

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

Año 25. #263.
Febrero 2020

www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

UN AÑO SIN VÍCTIMAS MORTALES EN ACCIDENTES DE AUTOBÚS



- Reportaje: El mercado de autobuses en 2019 •
- Entrevista: Juan Manuel Sierra, Director Ejecutivo de ANETRA •
- Reportaje: El sector del autobús en FITUR • Especial: PMR •
- Pruebas: MB SPRINTER CITY 75 y MB TOURISMO M2 •

MAN LION'S COACH. "COACH OF THE YEAR 2020".



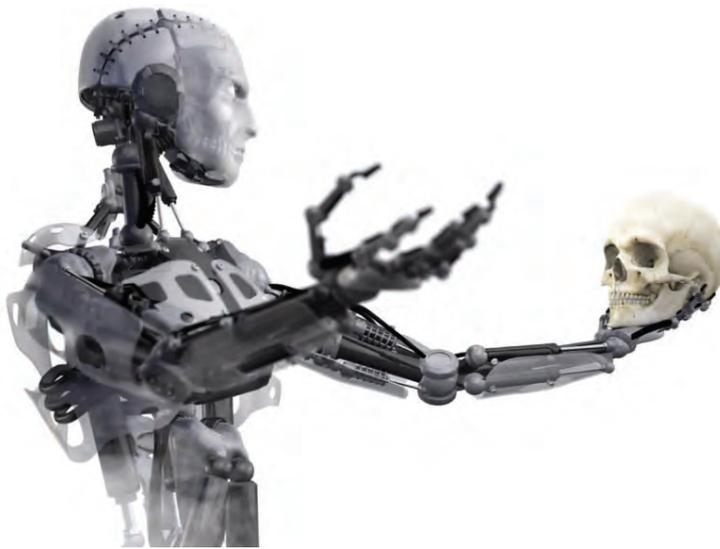
**COACH
OF THE YEAR
2020**



Inconfundiblemente MAN. El nuevo Lion's Coach.

Con su aspecto rabiosamente actual, el nuevo Lion's Coach gana atractivo y dinamismo. Eficiente y al mismo tiempo potente, equipado con todo lo que necesita un autocar rentable, el MAN Lion's Coach es la columna vertebral ideal de cualquier flota de vehículos. Gracias a la amplia experiencia como fabricante de vehículos industriales y a la completa oferta de servicios de MAN, el Lion's Coach garantiza la máxima disponibilidad y, por lo tanto, la mejor utilización posible del vehículo. En pocas palabras: un león en el que puede confiar para todas las rutas de viaje. www.bus.man





RECESIÓN O NO RECESIÓN, ESA ES LA CUESTIÓN



Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

Cuando nuestra mente nos quiere llevar ya a ese lugar libre de contaminación y lleno de opciones tecnológicas que mejoren nuestra vida, nuestros negocios y nuestra salud, donde la inteligencia artificial se llegue a incorporar casi a modo de ciencia ficción en nuestro entorno, nos surge una duda recurrente. ¿Volvemos a entrar en crisis? Prosaico, ¿verdad? Hemos comenzado el año con posturas diversas sobre la entrada o no en recesión. En la clausura de la ceremonia de nuestros Premios Nacionales del Transporte, el Subdirector General de Gestión, Análisis e Innovación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Benito Bermejo, afirmaba que la desaceleración que se esperaba “puede ser que no llegue, o llegue más tarde o que hayamos sido capaces de evitarla”. Nadie sabe con exactitud. Quizá lo más razonable es ver el comportamiento del propio mercado para sacar cada uno las conclusiones que considere. En este número analizamos las matriculaciones de autobús, autocar y microbús, y conoceremos las valoraciones de las principales marcas que distribuyen en el mercado español. Por otro lado también ponemos de manifiesto las cifras de la industria carrocera. Visto todo, se podría decir que aunque los datos globales han caído un 5%, la verdad es que la verdadera caída en el segmento de viajeros se encuentra en el mercado de micros, con un descenso de casi el 18%, mientras que el conjunto de autobuses y autocares prácticamente acabó estable, con una bajada de un 0,6%, unas 18 unidades menos que en 2018. Como vemos, tampoco las matriculaciones dan demasiadas pistas.

Siendo positivos, se puede decir que al menos, comenzamos 2020 ya con un Gobierno y que el Ministerio de Fomento antiguo se ha vestido con nuevo traje cambiando su denominación por la de Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Aunque sólo sea por el guiño de su nombre, todo parece apuntar hacia la puesta en valor del sector, tanto para mercancías como viajeros. El transporte estará en el punto de mira en los últimos años como eje para el necesario cambio hacia una sociedad sostenible. Todo el trabajo de la industria del sector para lograr motores más eficientes y el respaldo de los operadores y administraciones públicas que apostaron por sus nuevos vehículos, va a ser crucial en la lucha contra el cambio climático. El transporte ha hecho los deberes. Ahora les toca a otros sectores abastecer de energía suficiente allí donde se necesite, que se va a necesitar y mucho, y que ese suministro proceda realmente de fuentes renovables.

Los cambios dan vértigo, pero siempre hay que llevarlos a cabo para poder seguir adelante. Estamos en un momento de vital importancia para nuestra supervivencia y habrá que encontrar el modo de hacer viables económicamente todas las modificaciones que nuestra sociedad necesita. El cambio de modelo de movilidad, de producción, de consumo es cosa de todos. Cada parte debe contribuir con su conocimiento específico, pero todos tenemos que tener claro que ese salto no se puede producir, si cada cierto tiempo, de manera cíclica, volvemos a tener la misma pregunta sobre la mesa: ¿vamos a entrar en recesión? El modelo económico hace aguas, y lo sabemos.



03



06



12



14



18



24



38



40



46

03 EDITORIAL

Recesión o no recesión, esa es la cuestión

14 REPORTAJE

La CNMC analiza el estado de la competencia en el sector del autocar

38 REPORTAJE

El sector expuso en FITUR

06 EN PORTADA

Un año sin víctimas mortales en accidentes de autobús

18 ENTREVISTA

Juan Manuel Sierra, Director Ejecutivo de ANETRA

40 ESPECIAL

Transporte de viajeros con movilidad reducida

12 OPERADORES

Tercer curso de AISA sobre autobuses híbridos y de gas para cuerpos de emergencia

24 ESPECIAL

Matriculaciones y resultados 2019

46 PRUEBA

Mercedes-Benz TOURISMO M2

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal



17 OPERADORES

Sagalés, adjudicatario del lote 3 del servicio de transporte interurbano de Mallorca

23 OPERADORES

Grupo Ruiz comprará 173 autobuses ecológicos

51 OPERADORES

EMT Madrid tendrá 200 autobuses eléctricos en 2023

Revista fundada por:
Jesús Gómez Llorente

Depósito Legal:
M-23.188-1995

ISSN:
ISSN:1136-579X

Edita:
Grupo Editorial Editec

Director:
Luis Gómez-Llorente

Redactor Jefe:
Isabel Blancas Maldonado

Redacción:
Luis Francisco Blanco Barba

Marketing Manager:
Paloma Buitrón Susaeta

Pruebas Técnicas:
Antonio Juliá (Autocares), Manuel Rujas (Camiones), Juan Morón (Veh. Ligeros)

Colaboradores:
José Carlos Cámara (Periodista), José M. Cáncer Lalanne (Doctor Ingeniero), Francisco J. Sánchez-Gamborino (Abogado), Antonio Mozas Martínez (Ingeniero), Óscar Sbert Lozano (Ingeniero), Roberto Llorens (Técnico en Transportes y Experto en Turismo)

Secciones Oficiales:

aetram **Tascabus**

Dirección, Redacción y Publicidad:
C/. Padilla, 72
Tel.: 91 401 69 21 / 91 401 34 39

Precio de suscripción por un año edición Papel y boletín Digital:
Nacional: 65,49 €. Extranjero: 120 €.
Número suelto: 7,44 €

Impresión:
Gráficas Aries

Preimpresión:
infoycomunicación, S. L.

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

PREMIOS





UN AÑO SIN VÍCTIMAS MORTALES EN EL AUTOBÚS

2019 FUE EL PRIMER AÑO DEL SECTOR SIN FALLECIDOS EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS

SE TRATA DE UN AÑO RÉCORD, TANTO POR EL DESCENSO DE LAS CIFRAS TOTALES DE VÍCTIMAS MORTALES EN NUESTRAS VÍAS INTERURBANAS COMO POR SER LA PRIMERA VEZ QUE NO SE REGISTRA NINGÚN FALLECIDO POR ACCIDENTE EN AUTOCAR

El Balance de Seguridad Vial 2019, presentado por el Ministerio de Interior, indica que en las vías interurbanas hubo un total de 1.007 accidentes mortales, un 6,7% menos que en el año anterior.

A pesar de que los datos globales son mejores que los de 2015, año que registraba hasta ahora el menor número de fallecidos en carretera, el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, afirmaba en la presentación de estos datos que "las 1.098 muertes violentas por desplazamientos son inaceptables para nuestra sociedad" por ello, animaba a seguir traba-

jando en esta tendencia hacia la máxima eliminación de víctimas mortales en las vías interurbanas.

En total se registraron 1.098 personas fallecidas en esos accidentes, un 7,6% menos que en 2018. En cuanto a heridos graves, hubo también un descenso del 3,8 % con un total de 4.395 personas que necesitaron ser ingresadas en un hospital.

Las cifras han mejorado incluso teniendo en cuenta que también aumentó la movilidad (desplazamientos, parque de vehículos y número de conductores).

EL PERFIL DE LOS ACCIDENTES MORTALES

Las vías convencionales siguen siendo las más peligrosas (800 personas fallecieron en estas carreteras). El tipo de accidente más común es la salida de la vía, que supone el 39% de los casos. Por edad, se puede decir que es la franja de entre 45 y 54 años, la más afectada (20%), seguida muy de cerca por los mayores de 65 años (19%). Entre los jóvenes de 15 a 24 años, se han reducido los accidentes y suponen ahora el 10% del total de fallecidos. El número de víctimas mortales entre los usuarios vulnerables (motos, ciclistas, peatones...) va en aumento (40%) mientras desciende la de los ocupantes de vehículos de cuatro ruedas (46%).



EN TOTAL SE REGISTRARON 1.098 PERSONAS FALLECIDAS EN ACCIDENTES EN NUESTRAS CARRETERAS EN 2019, UN 7,6% MENOS QUE EN 2018. DE TODOS ELLOS, NINGUNO VIAJABA EN AUTOBÚS O AUTOCAR

Hay que destacar que alrededor del 50% de esos fallecidos viajaban en los turismos que se vieron involucrados en el accidente y en el caso del autobús, el 31% de los fallecidos eran peatones.

LA EVOLUCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD DEL AUTOBÚS EN ESPAÑA

La seguridad vial ha mejorado mucho en España en la última década, pasando de cifras totales de 1.903 fallecidos en carretera en 2009 a 1.098 víctimas mortales en 2019, un descenso del 42,3%. Según los datos de CONFEBUS, la tasa de siniestralidad del autobús es la más reducida de los modos de transporte por carretera (solo el 0,2% del total de las víctimas mortales de accidentes de tráfico en carretera se atribuye al autobús).

En estos diez años los peores años para el autobús fueron 2014 (23 víctimas mortales), 2009 y 2016 (ambos con 18 fallecidos), 2018 (11 fallecidos) y 2013 (10 fallecidos). El resto de años, se registraron como máximo 3 víctimas mortales en sus siniestros y, finalmente, en 2019 se ha cerrado con 0 víctimas mortales en autocar en vías interurbanas.

EL AUTOBÚS, EL ÚNICO VEHÍCULO DE LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS CON CERO FALLECIDOS

Si comparamos las cifras de los fallecidos totales en accidentes de carretera en España durante 2019, el único tipo de vehículos que no registra víctimas mortales es el autobús y el autocar. El resto de vehículos industriales suman 131 personas fallecidas (72

EL 20% DE LOS FALLECIDOS NO LLEVABA CINTURÓN DE SEGURIDAD

Los sistemas de seguridad podrían haber salvado a 50% de los fallecidos que no llevaban cinturón o casco. En el caso de accidentes de turismos y furgonetas con víctimas mortales, el 20% no llevaba el cinturón, 116 fallecidos. En el caso de motos y bicis, no llevaban el casco 11 de los 264 fallecidos en motocicleta, ni 16 de los 40 ciclistas fallecidos.

VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y ACCIDENTALIDAD EN LA UE

Según el Observatorio Europeo de Seguridad Vial (ERSO) 2018, el número anual de fallecidos en accidentes de tráfico en la UE, en el que están implicados vehículos industriales, se redujo casi a la mitad entre los años 2007 y 2016.

En el año 2016, los vehículos de mercancías de más de 3,5 toneladas se vieron implicados en accidentes de carretera que causaron casi 4.000 muertes en la Unión Europea. En cuanto a la intervención de algún autobús o autocar, la cifra de víctimas mortales en carretera ese año en la UE fue de 594.

En ese período, la tasa media de mortalidad en accidentes con vehículos pesados era de 8,1 por millón de habitantes, frente a 6,1 en el caso de España. Si nos centramos en vehículos de pasajeros la mortalidad media europea se situaba en 1,2 por millón de habitantes y en España 1,4.





PRIMERA REUNIÓN DE LA ALIANZA POR LA SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA

La alianza está impulsada por la Asociación de ex Diputados y ex Senadores por iniciativa de Teófilo de Luis, expresidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso. Este proyecto, pionero en España según sus impulsores, cuenta con la participación de un total de 22 firmantes: la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS), Comisionado Europeo del Automóvil (CEA), Fesvial, Real Automóvil Club de España (RACE), Plataforma Ponle Freno, la Asociación De Entidades Para La Inspección Técnica De Vehículos De La Comunidad de Madrid (AECA- ITV), VOI, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), ALSA, Cariotipo, Repsol, Caser Seguros, BlaBlaCar, Motor 16, la Asociación por la prevención de accidentes de tráfico y ONG de atención a víctimas de accidentes (Aesleme), la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios, con servicios especializados y exclusivos para sus asociados (Ganvam), la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (Anesdor), Netum Solutions, Connected Mobility HUB, Cable Energía, la Federación Estatal de Técnicos de Educación Vial (Fetevi) y Dräger.



en furgoneta, 53 en camión de más de 3,5 toneladas y 6 en camión de menos de 3,5 toneladas).

Estas buenas cifras para el sector del autocar se deben al esfuerzo de todos: las administraciones nacionales y europeas al legislar pensando en reforzar la seguridad vial y la introducción de tecnologías de protección y prevención de accidentes, la industria por el desarrollo de los vehículos más seguros, las empresas que apuestan por ello y la formación de sus conductores profesionales, y la labor de divulgación entre los pasajeros para que usen siempre el cinturón de seguridad.

Elementos de seguridad activa como sistemas de frenado de emergencia, asistente de carril, control de presión de neumáticos o cámaras de visión internas y externas, así como de seguridad pasiva (cinturones de seguridad, resistencia estructural al vuelco, anclajes...) han marcado claramente la diferencia de víctimas en accidentes de autobús.

ALIANZA POR LA SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA

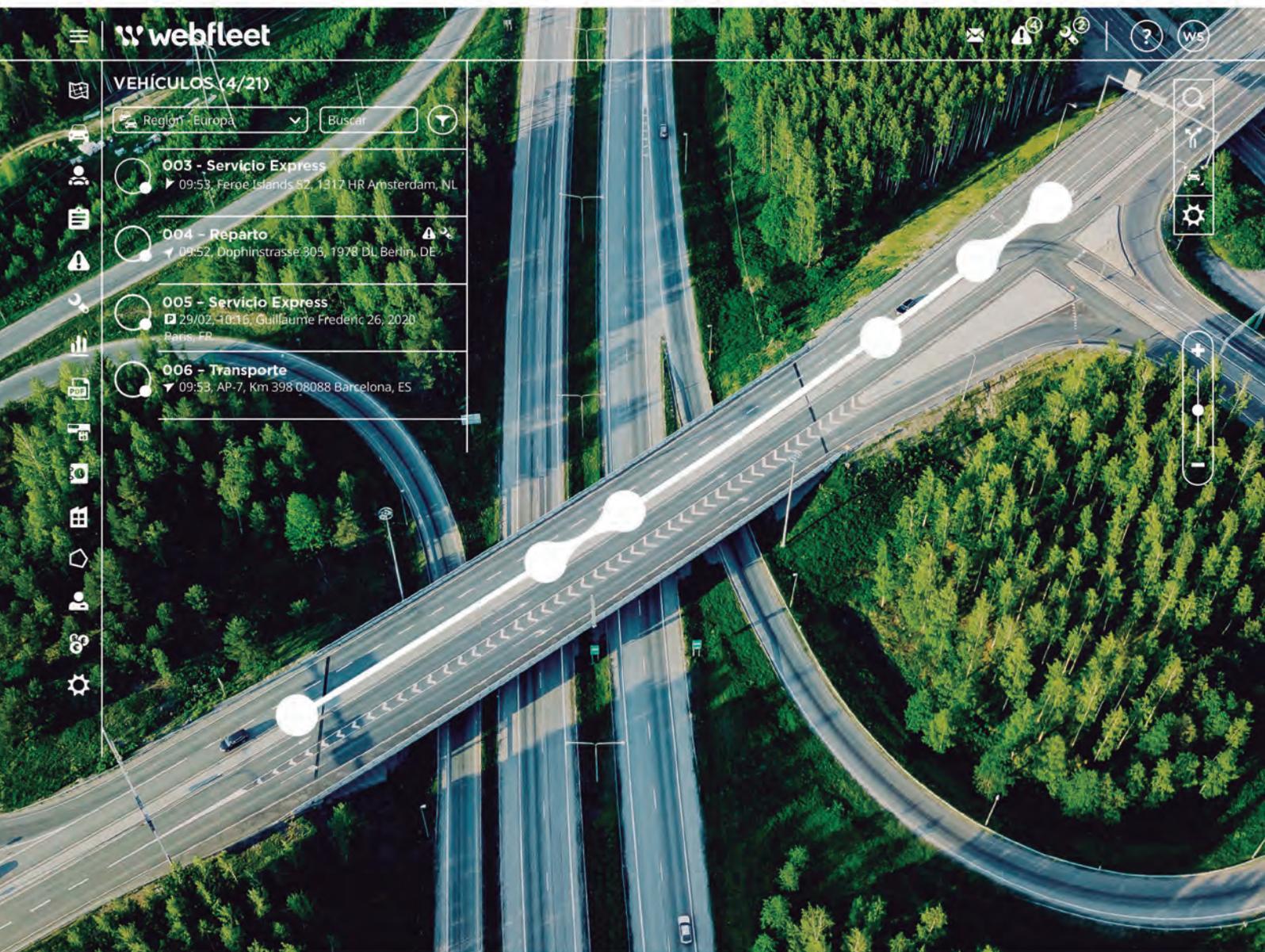
Desde CONFEBUS se ha informado de la creación de una Alianza por la Seguridad Vial en España. 22 entidades del sector de movilidad español se reunieron el pasado viernes, 7 de febrero, en el Congreso de los Diputados en el que ha sido el primer encuentro de la Alianza por la Seguridad Vial, "que nace con el objetivo de reducir los riesgos por siniestralidad en las vías públicas españolas."

La Alianza por la Seguridad Vial propondrá iniciativas para contribuir a la reducción de accidentes, como que se mejore la formación de los nuevos conductores, la renovación del parque móvil y las nuevas formas de movilidad. La adecuada prevención del riesgo en las vías y el auxilio a las víctimas, serán otras de las líneas de acción.

- **Objetivos relacionados con los usuarios:** la Alianza trabajará para que peatones y conductores sean más responsables, tanto con su modo de conducción como por su uso de las vías en el caso del peatón.
- **Objetivos relacionados con los vehículos:** entiende que hay que regular con carácter general, según el ámbito competencial, el uso de las nuevas modalidades de transporte estableciendo entre otros aspectos vías para su circulación. Por otro lado, pedirá la eficacia de los controles de los vehículos y su estado, así como un plan de renovación del parque móvil más antiguo.
- **Objetivos relacionados con las vías:** en cuanto al espacio que comparten vehículos y peatones, la alianza pide mejora del trazado y los elementos de seguridad previo análisis técnico en aquellos tramos con mayor riesgo o más accidentalidad, y

De generar datos a impulsar el rendimiento de su negocio

TomTom Telematics ahora es Webfleet Solutions



Desde nuestro lanzamiento hace 20 años, hemos crecido hasta convertirnos en un líder global en telemática, ayudando a más de 50.000 empresas a gestionar sus vehículos y maximizar la productividad. Tras haber sido adquiridos recientemente por Bridgestone, ahora cambiamos nuestro nombre: de TomTom Telematics a Webfleet Solutions. Nuestro objetivo sigue siendo el mismo: innovar en la gestión de flotas y construir el futuro de las soluciones de movilidad.

Let's drive business. Further.



también mantener una política realista que permita la conservación adecuada de la red, así como la idoneidad de la señalización.

ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020

El Gobierno de España fijó, precisamente hasta este presente año, sus objetivos sobre seguridad vial, así como las herramientas a utilizar para lograr este fin, en el documento que recoge su Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. Los objetivos principales son los siguientes:

- Bajar de la tasa de 37 fallecidos por millón de habitantes.
- Reducir el número de heridos graves en un 35%
- Cero niños fallecidos sin sistema de retención infantil.
- 25% menos de conductores de 18 a 24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana.
- 10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años.
- 30% de reducción de fallecidos por atropello.
- Un millón de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad.
- Cero fallecidos en turismos en zona urbana.
- 20% menos de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicletas.
- 30% menos de fallecidos por salida de la vía en carretera convencional.
- 30% menos de fallecidos en accidente "in itinere".
- Bajar del 1% los positivos de alcoholemia en los controles preventivos aleatorios.

- Reducir un 50% el porcentaje de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/h.

Entre los objetivos específicos para el transporte profesional destacaba: Realizar campañas de vigilancia y control del transporte profesional; Estudiar la posible implantación del alcolock en determinados colectivos; el desarrollo, seguimiento y actualización de la oferta formativa en todos los niveles profesionales y especialidades del sector, así como la implantación de los planes de formación obligatoria (inicial y continua), o incluir en el futuro título de "Técnico en conducción de vehículos de transporte por carretera" los contenidos del Certificado de Aptitud Profesional (CAP).

LA FORMACIÓN ES FUNDAMENTAL PARA LA SEGURIDAD VIAL

Esta Estrategia también recoge la necesidad de fomentar la educación vial en la enseñanza obligatoria, en coordinación con los planes educativos de las comunidades autónomas; Formar a los educadores y colaboradores en seguridad vial; Promover el "camino escolar seguro" y realizar programas de educación para niños como usuarios de la bicicleta, e incorporar en la formación profesional reglada la profesión de profesor de formación vial.

En cuanto a las autoescuelas, deben potenciar los contenidos en seguridad vial y conducción eficiente en las pruebas teóricas de acceso a la conducción. Y para el mundo empresarial, se pide la incorporación de la prevención de los accidentes de tráfico en los programas de formación sobre prevención de riesgos laborales para trabajadores y empresarios; realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos de los desplazamientos "in itinere", promover la realización de cursos prácticos de conducción segura para los trabajadores, así como la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas.

EL CAMINO HACIA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE FOMENTADO POR LA UNIÓN EUROPEA PASA POR CINCO EJES: MOVILIDAD ECOLÓGICA, UNIVERSAL, COMPETITIVA, SALUDABLE Y SEGURA

Contigo, hasta donde quieras llegar.

Asesorarte en tus proyectos, adaptarnos a cada una de tus necesidades, seguir innovando contigo a través de un equipo de personas que nos ayuden a crecer día a día y a contribuir a un mundo más sostenible. Porque si algo tenemos claro, es que nuestro viaje tiene un principio, pero el final es siempre hasta donde tú quieras llegar.



FORMACIÓN DE AISA PARA ACTUACIÓN EN ACCIDENTES DE BUS GNC O HÍBRIDOS

FORMAR A LOS SERVICIOS DE EMERGENCIAS ES FUNDAMENTAL PARA RESCATES MÁS SEGUROS

EL OPERADOR AISA HA PUESTO EN MARCHA POR TERCER AÑO SU CURSO DE FORMACIÓN SOBRE VEHÍCULOS DE GAS E HÍBRIDOS PARA CUERPOS DE SEGURIDAD Y EMERGENCIAS

El objetivo es que estos profesionales aprendan las características específicas de este tipo de vehículos para poder agilizar los rescates del modo más seguro para todos en caso de accidente.

El curso de rescate ha contado con la presencia de miembros del cuerpo de Bomberos de la Comunidad de Madrid, Agentes de la Guardia Civil de Tráfico y Policía de Valdemoro, así como Protección Civil y técnicos de emergencia sanitaria de la localidad madrileña.

CURSO TEÓRICO-PRÁCTICO

Esta formación consta de una parte teórica, en la que se explica cómo son los vehículos de gas y los híbridos y las características de sus sistemas de propulsión, y una parte práctica que incluye la visita a la gasinera de Valdemoro y una actividad con un vehículo de GNC en las instalaciones del parque de Bomberos de este municipio.

Todos los participantes pudieron conocer de primera mano los problemas que pueden encontrarse en caso de accidente del vehículo o problemas con el propio combustible, si el incidente tiene lugar en la gasinera.



Con esta formación pueden hacer frente de un modo más seguro a cualquier emergencia relacionada con este tipo de vehículos: cómo actuar al llegar, qué protocolo seguir, cómo evacuar a los pasajeros... De hecho, en uno de los módulos también se les explica dónde encontrar los dispositivos rápidos de corte de encendido del motor o del suministro de energía, así como los accionamientos interiores y exteriores de puertas y ventanas de emergencia.



El Jefe del Parque de Bomberos de Valdemoro, **Julio García**, indicaba que “esta formación que lleva ya tres años en marcha es muy útil y se demuestra cuando ocurren accidentes como el sufrido recientemente por AISA con uno de sus vehículos GNC. Cuanto más conocimientos tengamos mejor será nuestra actuación y más segura para todos. De hecho, en ese incidente no hubo ninguna víctima”.

FORMACIÓN SOBRE GASINERAS Y SUMINISTRO DE GNC Y GNL

Hace cuatro años, abrió sus puertas la gasinera de Endesa en Valdemoro, siendo la primera de la Comunidad de Madrid que suministraba gas vehicular en formato GNC y GNL.

A pesar de las grandes medidas de seguridad que la rodean, es importante que los bomberos sepan ciertas particularidades del sistema de suministro para evitar protocolos equivocados o que al intervenir puedan resultar heridos ellos mismos. Toda la parte de formación técnica en la gasinera es impartida por el responsable de la planta y gerente de la empresa NOALNG CRYOGENICS, Raúl Herrera, que explicó a los asistentes al curso todos los detalles que hay que saber para intervenir en caso de incendio o escapes en este tipo de sistemas de repostaje de combustible.

LA SEGURIDAD ES LO PRIMERO EN AISA

AISA tiene la seguridad como uno de sus principales valores, por ello, ha organizado por tercer año este curso formativo tan específico. Para el operador es fundamental incluir todos los sistemas de seguridad en su flota de vehículos, pero también estar en contacto con los servicios de emergencias. Por eso, procuran trabajar codo a codo, dándoles toda la información sobre los nuevos autobuses que incorporan para que los conozcan en detalle.

De ahí surgen estos cursos teóricos y prácticos, en los que los bomberos tienen acceso directo a la formación en los propios vehículos. El responsable de formación de AISA, Juan Carlos Ruano, es el encargado de transmitir toda esa información.

NUEVOS PASOS EN MATERIA DE SEGURIDAD

Laura López Martínez-Raposo, Directora Técnica Grupo AISA, nos explicó que tan importante es ese contacto directo entre formadores de su compañía y los cuerpos de emergencias que ahora mismo están “trabajando conjuntamente en un protocolo de emergencias”. De este modo es posible tener procedimientos estandarizados que agilicen la evacuación, rescate y extinción de incendios en caso de accidente.



No siempre es posible evitar un accidente, pero si está en manos de operadores y servicios de emergencias minimizar los daños materiales y personales cuando ocurren.





LA CNMC ANALIZA EL ESTADO DE LA COMPETENCIA EN EL SECTOR DEL AUTOCAR

LANZÓ UNA CONSULTA SOBRE EL TRANSPORTE INTERURBANO DE VIAJEROS POR CARRETERA

LA CONSULTA ERA PÚBLICAMENTE ACCESIBLE Y SE DIRIGIÓ A CONSUMIDORES, OPERADORES, REGULADORES, EXPERTOS, Y OTROS AGENTES INTERESADOS EN EL SECTOR

El Plan de Actuación de la CNMC para 2019 (en su acción estratégica 6.1) contiene el compromiso de elaborar estudios en sectores con una contribución directa sobre el bienestar de los ciudadanos, como el transporte de pasajeros en todas sus modalidades. La CNMC (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia) ha iniciado un estudio sobre las condiciones de competencia en el sector del transporte interurbano de viajeros en autobús en España. El estudio pretende analizar el sector, “evaluando el impacto del modelo concesional sobre las condiciones de competencia en el mercado y el bienestar de los consumidores, y estudiando las experiencias de liberalización europeas y su posible aplicación a España”, según indica en su comunicado.

La primera fase del estudio se abre con una consulta pública donde se espera recabar aportaciones de operadores, reguladores, consumidores y expertos

del sector. Las aportaciones que respondan a las preguntas planteadas podrán ser publicadas y se tendrán en cuenta en la elaboración del estudio.

Una vez terminada esta primera fase de la consulta, en el marco del estudio, la CNMC podrá considerar reuniones o requerimientos de información a diversos actores relevantes. A partir del análisis de la información obtenida, se elaborará un documento que incluirá las principales conclusiones extraídas.

RESPUESTAS A LA CONSULTA DE LA CNMC

Diferentes asociaciones y agentes del sector de la movilidad así como consumidores han participado desde el 16 de diciembre de 2019 hasta el 7 de febrero de 2020 en dicha consulta inicial del estudio de la CNMC. Como era de esperar, algunos apuestan por mantener el actual sistema y otros por la liberalización. Esa liberalización podría ser completa o mixta, según el tipo de servicios liberalizados.

ANETRA: “UN MODELO MIXTO CON RUTA”

Desde ANETRA se propone un modelo mixto, compuesto por rutas rentables (abiertas a la competencia en precios, horarios y servicios) y rutas no rentables o atractivas para cualquier empresa privada, (que deberían contar con la compensación necesaria y otorgarse por concurso). Para la asociación, “este modelo, no solo garantizaría la vertebración del territorio nacional y la movilidad, sino que opti-

mizaría los recursos y aumentaría el uso del autobús consiguiendo reducir los precios del transporte en autobús; aumentar frecuencias de las líneas, con horarios más amplios, nuevas rutas y servicios más competitivos; un mayor uso de este vehículo y reducción del uso del coche particular; una mayor protección de los colectivos con menor renta y acceso al transporte, con mejores precios y servicios en las líneas abiertas a la competencia y garantía de servicio público en el resto; una “contagiosa” creación de empleo y crecimiento de las pymes del transporte en autobús, con opción a realizar líneas regulares actualmente inaccesibles para ellas por el sistema concesional; reducir costes para el Estado y para las Comunidades Autónomas; mejorar la calidad del servicio reduciendo los precios para los pasajeros; y, en definitiva, un crecimiento del sector del autobús respecto a otros medios de transporte.”

El nuevo Director Ejecutivo de ANETRA, Juan Manuel Sierra, afirma: “El oligopolio existente en España, como lo expresa la CNMC o el último informe de la OCU, es un claro síntoma de que el sistema actual no permite la libre competencia”. En este número de Viajeros con su entrevista completa, sobre éste y otros temas de actualidad del sector, en la página 18.

CONFEBUS: “LA LIBERALIZACIÓN PONE EN PELIGRO EL SERVICIO PARA MILES DE USUARIOS”

La Confederación Española de Transporte en Autobús considera que mantener el modelo concesional, en el que se combinan en una misma ruta los tráficos que son rentables con otros que no lo son, permite atender las demandas de movilidad de colectivos con menores recursos, como jóvenes, mayores y personas con movilidad reducida desfavorecidos, así como mantener el carácter estratégico de este transporte, para la cohesión y el equilibrio territorial, en un contexto de pérdida de población en gran parte de nuestro país. “Todos los supuestos presuponen la prestación en red de una serie de tráficos de los que una parte significativa no podría ser



LA CNMC, EN VIRTUD DE LO DISPUESTO EN EL APARTADO PRIMERO DEL ARTÍCULO 5 DE LA LEY 3/2013, DE 4 DE JUNIO, TIENE ENTRE SUS FUNCIONES LA PROMOCIÓN DE UNA COMPETENCIA EFECTIVA EN LOS MERCADOS MEDIANTE, ENTRE OTROS, LA REALIZACIÓN DE ESTUDIOS Y LA PROPUESTAS DE LIBERALIZACIÓN, DESREGULACIÓN O MODIFICACIÓN NORMATIVA DE ÉSTOS

explotada de forma separada bajo criterios de rentabilidad empresarial”. Si finalmente se decide la liberalización de las líneas “rentables”, las empresas del sector consideran que supondría la práctica desaparición de la conexión de muchas poblaciones de lo que se ha dado en llamar la España vaciada que pasaría a ser además “incomunicada”.

Según los datos de CONFEBUS, “el transporte en autobús supone el 50% de los viajes interurbanos en transporte colectivo en España y en 2019 lo han usado más de 3.000 millones de personas, siendo el segundo país de la Unión Europea donde los usuarios valoran mejor los servicios regulares de transporte en autocar, con un 83% de nivel de satisfacción. Los usuarios también puntúan con un notable alto, según las encuestas del Ministerio de Transportes, la calidad de los servicios regulares de ámbito nacional. Otro aspecto muy valorado por los viajeros es la estabilidad de los precios, puesto que éstos se mantienen estables con independencia de la demanda.”

FLIXBUS: “SOLO LÍNEAS NO RENTABLES COMO SERVICIO PÚBLICO SUBVENCIONADO”

FlixBus, plataforma que reúne con sus operadores colaboradores locales una cuota de mercado del 93% del transporte de viajeros en autocar en Alemania, (según el boletín del Gabinete Técnico con fecha de 1 de abril de 2018 de la Federación de Servicios a la Ciudadanía de Comisiones Obreras), pide en España la eliminación del “monopolio” que





a su juicio supone el sistema concesional. Según su comunicado sobre su participación en el estudio de Competencia indica: “En un entorno en el que el transporte ferroviario y aéreo de larga distancia están liberalizados y existen plataformas de coche compartido, el sector del autobús de larga distancia está perdiendo competitividad, por ello la regulación relativa a las líneas regulares de autobús de más de 100km debe actualizarse.” La plataforma considera que la apertura “real y efectiva a la competencia”, aportaría beneficios al sistema: “Con una mayor oferta, los precios se reducirían y habría más servicios y calidad, lo que favorecería un incremento de la demanda”. También indica que “los pasajeros de líneas y conexiones rentables dejarían de subvencionar con el pago de sus billetes las líneas y conexiones que no son rentables para las empresas que los operan, como están haciendo desde hace muchos años”.

La propuesta de FLIXBUS como alternativa al sistema concesional actual para las líneas de larga distancia sería un modelo mixto de liberalización, donde las líneas con suficiente tráfico/volumen fueran abiertas a la competencia y las que no fuesen de interés para los operadores privados, se mantuviesen como servicio público y por lo tanto subvencionadas por las distintas administraciones públicas.

En nuestro país, dado nuestro sistema concesional, los vehículos que prestan servicios para FlixBus únicamente pueden realizar viajes internacionales con origen o destino ciudades españolas, pero sin paradas intermedias dentro de nuestro territorio. FlixBus pide que se permita también el cabotaje para atender esas posibles paradas intermedias.

EL GOBIERNO. LAS VENTAJAS POR LAS QUE EL GOBIERNO DEFIENDE EL SISTEMA CONCESIONAL

El Gobierno es defensor del sistema concesional actual por entender que permite la libre competencia en el propio momento del concurso por las líneas que se licitan. Es lo que se denomina competencia regulada del mercado, que se lleva a cabo a través de un sistema de contratos de servicio público gestionados por medio de concesiones.

En varias ocasiones, los representantes de la Administración han manifestado que es un sistema eficiente, ejemplar para Europa y que dota con sus más de 1.500 líneas a nuestro país de cohesión y vertebración a través de la movilidad, sin coste para las arcas públicas, que al fin y al cabo no son otros recursos que los que salen del bolsillo de los contribuyentes.

La red capilar del transporte en autobús español, dota de movilidad a esa España vaciada que cada vez lo está más. Se plantean cuestiones como si eliminar servicios de transporte acabaría con algunos núcleos urbanos definitivamente. Sin embargo, una parte del diseño de esa red, está obsoleto.

DATOS DEL SECTOR DEL AUTOBÚS EN ESPAÑA

Número de empresas: 3.350 empresas
 Flota media: 13 autobuses
 Vehículos totales: 44.000
 Número de líneas: más de 1.500
 Poblaciones atendidas: 8.000 núcleos de población
 Número de viajeros/km anuales: 47.760 millones
 Puestos de trabajo: 95.000 trabajadores
 Aportación al PIB: 5.680 millones de euros (0.56% del total)

Fuente: CONFEBUS

UN MAPA CONCESIONAL CON NECESIDAD DE CAMBIO

Tanto Gobierno como gran parte de los empresarios, están de acuerdo en que el diseño de esa tupida red tiene que actualizarse y que los mapas concesionales de todas las administraciones deben coordinarse. De ese modo se ajustaría más a la demanda actual de movilidad “permitiendo la reorganización y modernización de muchos itinerarios, especialmente en aquellos territorios que acusan menor demanda, y fortaleciendo aquellos donde ahora existe mayor presión poblacional, con nuevos desarrollos de transporte a la demanda”, se indica desde CONFEBUS. En esa línea de rediseño de la red está trabajando el Ministerio.



SAGALÉS, EN EL INTERURBANO DE MALLORCA

GANÓ EL CONCURSO DEL LOTE 3 DE TRANSPORTE INTERURBANO DE LA ISLA BALEAR

SAGALÉS, JUNTO CON LA COMPAÑÍA MALLORQUINA AUTOCARES CALDENTEY, HA RESULTADO ADJUDICATARIA DE ESTE TERCER LOTE PARA LOS PRÓXIMOS 10 AÑOS, PRORROGABLE A 5 MÁS

Si puesta en marcha se prevé para finales de 2020 y la operación implicará la contratación de un mínimo de 170 personas en los próximos meses. La principal novedad será el rediseño y ampliación de la red fomentando la intermodalidad, las mejores frecuencias de paso y las nuevas conexiones, así como contar con una flota renovada con modos de propulsión sostenibles. La flota, de 81 vehículos, tendrá 75 de gas natural comprimido, 4 vehículos de propulsión eléctrica y 2 serán microbuses de diésel euro VI. Para apoyar a la nueva flota de vehículos, Sagalés construirá dos bases operativas para repostar los autobuses con plantas de compresión de gas natural, mantenimiento de la flota y servicios administrativos, en los municipios de Felanitx y Artà. Una apuesta firme por la sostenibilidad, la aplicación de la tecnología a la movilidad, así como una eficiente optimización de los recursos, han sido los elementos clave para resultar adjudicatarios. “Nuestra entrada en el transporte interurbano de Mallorca afianza la posición de Sagalés como gestor de movilidad en España –asegura Ramon Sagalés, Consejero Delegado de Sagalés- y reafirma nuestro compromiso con una movilidad sostenible dando un gran paso hacia el futuro”.

EXPANSIÓN GEOGRÁFICA Y DIVERSIFICACIÓN DE NEGOCIO

La entrada de Sagalés en el transporte regular de la isla de Mallorca es una operación estratégica para la compañía, con sede central en Mollet del Vallés (Barcelona). La empresa se encuentra inmersa en

un plan de expansión geográfica y diversificación de negocio dentro del sector de la movilidad. Desde 2015 está presente en Baleares, concretamente en Ibiza y también en Mallorca, operando diferentes líneas de transporte regular y escolar, además de la gestión de la estación de autobuses intermodal de Ibiza (CETIS), desde 2009. Sagalés ha incorporado el bikesharing a su oferta de movilidad. Desde este verano ha puesto en marcha Ibizi, un servicio de bicicleta compartida en Ibiza, y desde 2018 opera junto a Nextbike -un socio alemán- el servicio público de bicicleta eléctrica de Bilbao. Desde 2018, Sagalés también opera en el segmento del transporte sanitario a través de Ambulancias Lafuente.

En 2019 la compañía ha puesto en marcha proyectos de innovación como la publicación de aplicaciones móviles para smartphones para consultar la información horaria en tiempo real o para solicitar servicios de transporte a demanda. Durante este año también se ha hecho efectiva la compra de la empresa de autobuses Martí Colomer, en la comarca del Maresme (Barcelona), que opera líneas regulares en Arenys de Munt y Arenys de Mar





“ANETRA IMPULSARÁ UNA NUEVA LÍNEA INTERNA, ENTRE SUS ASOCIADOS, DE COLABORACIÓN PRODUCTIVA”

JUAN MANUEL SIERRA, DIRECTOR EJECUTIVO DE ANETRA

AUNQUE ACABA DE LLEGAR A ANETRA, SU TRAYECTORIA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA ES LARGA. ENTREVISTAMOS AL NUEVO DIRECTOR EJECUTIVO DE ANETRA

Qué aportará toda esa experiencia al sector?

Tal y como indicas, son ya más de 18 años de experiencia en las principales organizaciones empresariales de transporte por carretera en las cuales he podido ser testigo de la evolución de las mismas, impulsadas hacia un orden nuevo en el papel interno y externo que les corresponde implicarse hacia el sector. La profesionalización de asociaciones con más de 40 años de recorrido es del todo necesario para que la representatividad que ostentan sea

acorde con lo que sus empresas afiliadas demandan. Mi expertise en cambios de modelo asociativo es clave, si bien ayuda muchísimo contar con una Presidencia y Junta Directiva renovadas, con un perfil empresarial generacional más joven acorde con una manera distinta de dirigir sus empresas y los cargos asociativos que asumen.

¿Cuáles serán las líneas estratégicas básicas que llevará a cabo dentro de ANETRA?

La organización empresarial ANETRA tiene un ámbito asociativo nacional y goza de la mayor representatividad en la defensa de los intereses del transporte discrecional español, en todas las regiones españolas y en Bruselas. Es así desde hace décadas, y su impulso transcurre por ser transversal dentro y fuera de nuestras fronteras, tanto hacia los poderes públicos como hacia la sociedad. De ahí que potenciar la imagen de ANETRA al sector a través de vosotros, los medios de comunicación, ha de ser constante. Otro aspecto que considero vital es el hecho que hay que conocer a tus representados para

entender perfectamente quién son, para poder así organizar una matriz DAFO correcta en mi asunción de responsabilidades directivas; por ello, acudir a los operadores y abrir la organización a sus profesionales, resulta esencial a través de un canal proactivo y directo. Asimismo, debemos entender nuestro rol como eslabón de ellos hacia las Administraciones Públicas, no solo en un trabajo constante con nuestro Ministerio directo, el MITMA, sino con muchos otros con los que tenemos mucho que colaborar en la toma de decisiones correctas en beneficio de quienes realizan el transporte efectivo y de quienes demandan sus servicios para cubrir sus necesidades de transporte. Y en ese escenario también me refiero a los organismos comunitarios, ya que se elaboran y se legislan la mayor parte de las normativas y decisiones que afectan al sector. ANETRA es miembro de la IRU, y bajo esa premisa aprovecharemos eficaz y eficientemente ese rol en beneficio del transporte discrecional español. Si bien existen otras líneas de cambio bajo mi dirección, quiero destacar la labor de contacto proactivo con la industria fabricante de vehículos y componentes, así como las empresas que aportan productos y servicios en beneficio del transporte discrecional. Su esfuerzo inversor de imagen y de conocimientos en ANETRA, dentro y fuera de nuestros Congresos Nacionales, les debe aportar claros beneficios de rentabilidad a los cuales me presto a que los logren.

¿Podría describir cómo es actualmente la red de asociados de su asociación, en cuanto a número de empresas, flota total y su cuota dentro del global de autocares de España?

ANETRA es una organización empresarial peculiar, en tanto representa tanto a asociaciones provinciales formadas por empresas transportistas discrecionales locales, como a empresas directamente, ya que en su territorio no existe una organización empresarial que las defienda de manera aunada. En ese rol se encuentra ANETRA, con representación en todas las Comunidades Autónomas. Tenemos reconocidas la defensa de unas 900 empresas prestatarias de servicios de transporte por carretera en toda la geografía nacional, ostentando la titularidad de unos 5.000 vehículos y empleando directamente a 11.000 trabajadores. No obstante, la profesionalización de ANETRA y los nuevos servicios e imagen de marca que vamos a impulsar, llevará a cabo un crecimiento exponencial de empresas y operadores que entiendan que sus reivindicaciones particulares y de sector se logren a través de quienes mejor representa su perfil empresarial de capital enteramente español.

En cuanto a representatividad. ¿Dónde está presente ANETRA para defender los derechos de sus asociados y qué peso específico tiene?

En la Sección 02 del Comité Nacional de Transporte por Carretera, correspondiente al Transporte Público Discrecional y Regular de uso especial Interurbano de Viajeros en Autobús, ANETRA cuenta con una repre-

“CREO SIN FISURAS QUE LAS COLABORACIONES EMPRESARIALES SON ESENCIALES PARA CUBRIR TODAS LAS NECESIDADES QUE DEMANDA LA SOCIEDAD”

sentación del 32,40%. Es una gran responsabilidad y obligación para con ellas, tanto a la hora de asistir con rigor a las reuniones con los distintos departamentos ministeriales, como en sentirnos comprometidos en nuestra proactividad preventiva sobre la rentabilidad del sector español al que defendemos.

¿Cómo está evolucionando el tejido empresarial de ANETRA ante la tendencia a la agrupación del mercado que parece tan evidente?

Viniendo del transporte de mercancías, no imaginaba la atomización que igualmente existe en el transporte de viajeros. Existen en toda la geografía nacional muchísimas empresas familiares que cuentan con un número no muy extenso de vehículos pero que con su esfuerzo e ilusión generación tras generación ostentan un rol de servicio imprescindible de transporte hacia la sociedad. Es por ello que nuestra visión proactiva cuida y defiende a este músculo empresarial, les ayudamos a profesionalizarse y que, junto con sus relevos generacionales internos, les lleve a sentirse cómodos en el orden nuevo en el que transita nuestro sector. No obstante, creo sin fisuras que las colaboraciones empresariales son esenciales para cubrir todas las necesidades que demanda la sociedad, y para ello ANETRA impulsará una nueva línea interna, entre sus asociados, de colaboración productiva.

¿Cuáles cree que son los principales retos de las empresas de autocar a corto y medio plazo?



Juan Manuel Sierra, Director Ejecutivo de ANETRA, entrevistado por Luis Gómez-Llorente, Director de la revista Viajeros.

“EL OLIGOPOLIO EXISTENTE EN ESPAÑA”, COMO LO EXPRESA LA CNMC O EL ÚLTIMO INFORME DE LA OCU, “ES UN CLARO SÍNTOMA DE QUE EL SISTEMA ACTUAL NO PERMITE LA LIBRE COMPETENCIA”

El impulso de la innovación y la digitalización serán grandes retos para las empresas de transporte pero, sin duda, el mayor desafío a corto y medio plazo al que se van a enfrentar todas las empresas, no solo del sector transporte sino de cualquier otro sector económico, es el de la SOSTENIBILIDAD. Teniendo en cuenta que el transporte tiene un peso fundamental en el marco del desarrollo sostenible por las exigencias ambientales, los efectos sociales y económicos asociados y las interrelaciones con otros sectores, el reto de conseguir un transporte sostenible va a ser una prioridad estratégica a escala local, nacional, europea y mundial a la que tendremos que hacer frente.

¿Cree que el Brexit tendrá efecto para las empresas españolas de transporte de pasajeros, especialmente en el área de Gibraltar?

Véase Gibraltar o el propio Reino Unido, hay que entenderlo como un todo. Afortunadamente con la entrada en vigor del acuerdo de salida de Reino Unido de la Unión Europea, se ha abierto un período transitorio que, a efectos prácticos, garantiza a corto plazo un proceso organizado durante el cual las relaciones con el Reino Unido continuarán siendo similares a las actuales en la mayoría de los ámbitos,



A la izquierda, Juan Manuel Sierra, Director Ejecutivo de ANETRA, y a la derecha, Luis Ángel Pedrero, Presidente de ANETRA, en su nombramiento oficial.

incluido el del transporte de viajeros. Si hablamos de futuro, las Instituciones y las empresas tendrán que prepararse para los términos en los que se fije la relación que la Unión Europea mantendrá con Reino Unido, que repercutirá en cuestiones legales derivadas de las normas vigentes del Derecho de la UE y que afectarán a los operadores de transporte: El Certificado de competencia profesional, los CAP o los Permisos de Conducir expedidos tanto en Reino Unido como en España, el acceso a la profesión de Transportista o el acceso al Mercado en servicios internacionales.

Finalmente, ¿se está notando de cara a la temporada de este verano la desaparición de Thomas Cook?

Es indudable que el cese de las operaciones del turoperador británico Thomas Cook está afectando a España como uno de los mayores países receptores de turistas extranjeros; teniendo en cuenta la estrecha vinculación del transporte discrecional y turístico con el del turismo, la repercusión de la quiebra de Thomas Cook en el sector es innegable. En distintos foros se habla de una estimación de 45 millones de euros de pérdidas en el transporte discrecional y turístico en autocar (lo que supone un 22.5% de la estimación del impacto total). Aunque Canarias y Baleares son las regiones más afectadas, también se están viendo afectadas Andalucía, Cataluña y la Comunidad Valenciana. Desde la Administración, impulsado por las Asociaciones del Sector, se están adoptando medidas para paliar los efectos de esta crisis, como ha sido la publicación en octubre del año pasado del Real Decreto-ley 12/2019.

Tras el cambio de denominación del Ministerio de Fomento, por el de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que perspectivas tiene ANETRA y ¿cómo cree que se va a posicionar la administración en las cuestiones que afectan al discrecional?

El cambio de denominación, en palabras de la propia secretaria general de Transportes, da respuesta a la necesidad de reorientar el Ministerio para adaptarse a los nuevos retos asociados a la movilidad, sostenibilidad y transformación digital, cambio que desde hace tiempo el Sector venía demandando. En ANETRA confiamos que se hable más de transporte por carretera, que nos ayuden verdaderamente a comprender nuestro día a día a la hora de aplicar políticas y solucionar nuestros problemas, y que dentro de las nuevas prioridades se encuentre el desarrollo de políticas de movilidad que tengan en cuenta al propio Sector, a las rutas dinámicas que puede ofrecer el transporte Discrecional para un transporte eficaz, eficiente, social y sostenible.

Actualmente, Competencia estudia el sistema concesional español para proponer o no la liberalización del mismo. ¿Cuál es la postura oficial de ANETRA al respecto? ¿Cómo beneficiaría esa postura a sus asociados?

ANETRA defiende un sistema de transporte liberalizado y la necesidad de abrir a la competencia el transporte regular del autobús. Con el actual sistema de concesiones existen barreras y obstáculos de carácter administrativo y económico que dificulta el acceso al mercado y repercute de forma negativa en un mayor desarrollo del transporte interurbano. “El oligopolio existente en España”, como lo expresa la CNMC o el último informe de la OCU, “es un claro síntoma de que el sistema actual no permite la libre competencia”. El régimen de exclusiva de explotación de los tráficos en concesiones zonales, no solo elimina toda competencia en aquellos servicios concesionales que teniendo regularidad y un itinerario concreto se prestan al público en general, sino que también impiden la competencia en otra clase de importantes servicios –transporte de escolares a los centros públicos educativos-, y limitan el desarrollo del resto de las otras clases de servicios existentes –discrecionales y turísticos. La inclusión de la prestación obligatoria y en exclusiva de todo el transporte escolar, suponen un agrupamiento todavía mayor en una sola empresa concesionaria, adquiriendo una ventaja económica y anticompitativa tan notoria, que hace que sus ofertas para la realización de servicios discrecionales y turísticos sean inalcanzables para el resto de empresas. Así pues, estas concesiones provocan el “cierre” total a la competencia en toda clase de servicios de transporte público de viajeros por carretera. La inclusión de la prestación del transporte de escolares a los centros educativos públicos dentro de los servicios regulares interurbanos en explotación, otorgan un nuevo “derecho de preferencia” a los servicios regulares interurbanos, que adicionalmente pugna con la normativa de seguridad. Desde ANETRA se propone un modelo mixto, compuesto por rutas rentables (abiertas a la competencia en precios, horarios y servicios) y rutas no rentables o atractivas para cualquier empresa privada, (que deberían contar con la compensación necesaria y otorgarse por concurso). Este modelo, no solo garantizaría la vertebración del territorio nacional y la movilidad, sino que optimizaría los recursos y aumentaría el uso del autobús consiguiendo reducir los precios del transporte en autobús; aumentar frecuencias de las líneas, con horarios más amplios, nuevas rutas y servicios más competitivos; un mayor uso del autobús y reducción del uso del coche particular; una mayor protección de los colectivos con menor renta y acceso al transporte, con mejores precios y servicios en las líneas abiertas a la competencia y garantía de servicio público en el resto; una “contagiosa” creación de empleo y crecimiento de las pymes del transporte en autobús, con opción a realizar líneas regulares actualmente inaccesibles para ellas por el sistema concesional; reducir costes para el Estado y para las Comunidades Autónomas; mejorar la calidad del servicio reduciendo los precios para los pasajeros; y, en definitiva, un crecimiento del sector del autobús respecto a otros medios de transporte.



En su nueva etapa, ANETRA celebró en 2019 su primer Congreso Nacional.

Confiamos en que, a través de este análisis, el regulador detecte todas las ineficiencias del sistema que, como venimos denunciando desde hace tiempo, hacen necesario reevaluar el actual modelo concesional español.

Es el primer año sin víctimas mortales en accidente de autocar en nuestras carreteras. ¿Cómo reciben esta noticia y cuáles considera que son las claves de este éxito?

Como podéis imaginaros, es fantástica. Al igual que en muchas otras líneas de actuación en las que vamos de la mano, todas las organizaciones empresariales sumamos en pro de una imagen amiga con la siniestralidad y accidentalidad CERO a la hora de realizar el transporte efectivo de viajeros, sea corta, media y larga distancia. Desde nuestra responsabilidad, hay dos factores que son esenciales que han tenido mucho que ver con este resultado: la eficiencia en el servicio y la formación periódica continua del usuario. Por un lado, es esencial que las nuevas tecnologías inunden nuestro sector; ello genera aspectos todos ellos positivos tanto en términos de seguridad, comodidad, sostenibilidad medioambiental y fluidez en los flujos del servicio. Pero, para todo ello, el usuario de las mismas, el conductor profesional, esté en un ciclo continuo de formación para ser más eficaz y eficiente en su labor. Las empresas

“EN ANETRA LA FORMACIÓN ES PIEDRA ANGULAR DE LA PROFESIONALIZACIÓN DEL SECTOR. TODO ELLO HA INFLUIDO EN QUE NO HAYA VÍCTIMAS MORTALES, SI BIEN HAY MUCHO CAMINO POR RECORRER EN ESA ASPIRACIÓN DE NULA SINIESTRALIDAD”

“YA ESTAMOS ORGANIZANDO LA ASAMBLEA ANUAL DE ANETRA EN MADRID PARA EL PRÓXIMO 26 DE MARZO, CUYOS CONTENIDOS SERÁN MUY INTERESANTES”

transportistas están cada vez más convencidas de ello, y en ANETRA la formación es piedra angular de la profesionalización del sector. Todo ello ha influido en que no haya víctimas mortales, si bien hay mucho camino por recorrer en esa aspiración de nula siniestralidad.

En cuanto a la sostenibilidad ecológica y teniendo en cuenta el cierre de puertas a los vehículos más contaminantes en algunas ciudades del país y del extranjero, ¿en qué situación están las flotas asociadas de ANETRA?

Los operadores de transporte, ya sean nacionales, comunitarios o de terceros países, deben adecuar la tipología de servicios que desean realizar con la flota de vehículos que van a poner a disposición de la sociedad. Sea cual sea el servicio, hay que reconocer el esfuerzo de renovación de flota hacia una cadena cinemática más acorde con la sostenibilidad medioambiental. Recuerdo cuando comencé mi andadura profesional que se iniciaba el recorrido comunitario EURO de motores, en pro de ser sostenibles en el papel de servicio público de transporte por carretera que ejercemos. El cambio al EURO VI es imparable y necesario, si bien quedan muchos avances por llegar. De ahí que es esencial que los fabricantes

de vehículos y de componentes sigan con una línea sostenible y conectada como un conjunto de I+D+i acorde con los tiempos que nos tocan vivir. Las nuevas iniciativas de otras fuentes alternativas de energía, como el GNC-GNL, el eléctrico o el hidrógeno, son adecuados compañeros de viaje del petróleo, cada vez éste en sí mismo más sostenible hacia la atmósfera. Todas las fuentes de energía pueden coexistir perfectamente en sintonía con los entornos y con los servicios a llevar a cabo, por lo que todos los actores debemos trabajar conjuntamente en pro de un diseño adecuado. En el momento en el que falten algunos, el resultado final será fallido

¿Algo que desee añadir?

Sí, informar de nuestros próximos pasos ya agendados. A nivel Bruselas, participaremos activamente de la reunión del CTP de la IRU el próximo 5 de marzo, en la que contaremos con su nuevo responsable Rémi Lebeda. Y a nivel doméstico, ya estamos organizando la Asamblea anual de ANETRA en Madrid para el próximo 26 de marzo, cuyos contenidos serán muy interesantes y que la clausurará de manera confirmada nuestra Directora General de Transporte Terrestre, Mercedes Gómez.

Estamos para trabajar con rigor, para ser proactivos y transversales, para defender nuestras empresas de transporte nacionales cada vez más profesionalizadas, y para que la sociedad siga contando con un servicio público de calidad, seguro, fiable, y fácilmente contratable como ha sido siempre y es el discrecional de viajeros. Desde ANETRA no dejamos de agradecer compromisos y empeños de trabajo por empresarios y profesionales que aportaron su tiempo y su visión, ya que hasta aquí llegamos gracias a su dedicación. Hoy estamos ante un orden nuevo en el que nos debemos volcar exclusivamente. Queda mucho por hacer.





GRUPO RUIZ Y LA SOSTENIBILIDAD

EL BEI APOYA A GRUPO RUIZ EN LA RENOVACIÓN ECOLÓGICA DE SU FLOTA CON 173 AUTOBUSES NUEVOS

EL PROYECTO CUENTA CON EL APOYO DEL FONDO EUROPEO PARA INVERSIONES ESTRATÉGICAS (EFSI POR SUS SIGLAS EN INGLÉS), EL PRINCIPAL PILAR DEL PLAN DE INVERSIONES PARA EUROPA

El banco de la UE facilitará al Grupo 27.50 millones de euros para poner en circulación 32 nuevos buses eléctricos y otros 141 de gas natural comprimido. Los nuevos vehículos se destinarán a dar servicio de transporte público en Madrid, Mallorca, Badajoz, Toledo, Salamanca y Murcia, cubriendo líneas tanto urbanas como interurbanas. Su entrada en circulación, a lo largo de los dos próximos años, contribuirá a mejorar la calidad del aire en estas ciudades. Las inversiones de Grupo Ruiz, financiadas por el BEI, incluyen la construcción de 3 nuevas estaciones de recarga eléctrica, en Badajoz, Alcudia y Palma de Mallorca.



En el acto de firma del acuerdo celebrado en Madrid, el **presidente de Grupo Ruiz, Gregorio Ruiz**, afirmó: "Somos muy conscientes de nuestra responsabilidad en uno de los grandes retos de este siglo: colaborar en la defensa del medio ambiente. Los agentes de movilidad tenemos un papel decisivo en esta tarea y por ello nuestro compromiso es seguir impulsando un transporte mucho más

sostenible, andadura que ya iniciamos hace más de 25 años con nuestros primeros autobuses de gas natural. Este acuerdo entre el BEI y Grupo Ruiz pone de manifiesto la importancia de aunar fuerzas para conseguir este objetivo".

La vicepresidenta del BEI, Emma Navarro, responsable de la acción climática del Banco y de las operaciones en España, ha asegurado: "Apoyar un transporte colectivo sostenible, que reduzca las emisiones contaminantes, es una de las grandes prioridades del BEI."



YA HAN COMENZADO LAS COMPRAS, CON 13 NUEVOS BUSES GNC

El sábado 8 de febrero, Grupo Ruiz presentó sus nuevos vehículos de gas natural comprimido (GNC) en la "gasinera" que Grupo Ruiz tiene en Leganés (una planta de compresión de gas natural, que suministra este combustible a 128 autobuses de sus flotas de las empresas del grupo Ruiz y Empresa Martín).

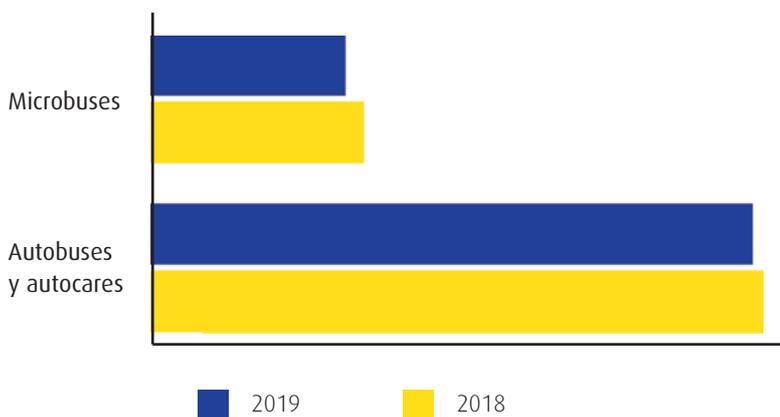
Diez de estos autobuses sostenibles se van a incorporar a la línea 484, que une Madrid con Leganés. Tres de ellos, se incorporarán a la línea 352, que une Madrid con Fuentidueña y Tarancón. Los vehículos, además de reducir las emisiones contaminantes, poseen mejores sistemas de seguridad, son accesibles (como toda la flota del Grupo) y disponen de servicios como wifi y cargadores USB.



EL MERCADO DE BUSES, ESTABLE EN 2019

EL SEGMENTO DE MICROBUSES SIGUE CAYENDO UN AÑO MÁS Y LOS AUTOBUSES URBANOS CRECEN

MERCADO NACIONAL VIAJEROS 2019



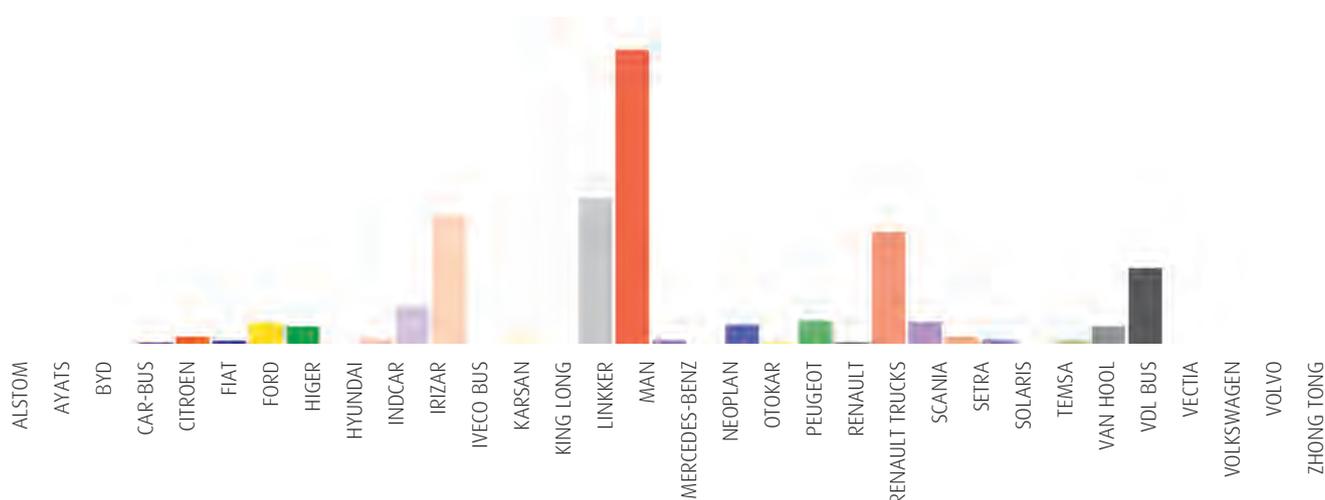
MATRICULACIONES V. I. DE VIAJEROS (DATOS ANFAC)

SEGMENTO	2018	2019	% CRECIMIENTO
→ Autobuses y autocares	2.778	2.760	-0,6%
→ Microbuses	899	738	-17,9%
→ Total	3.677	3.498	-4,9%

SEGÚN LOS DATOS DE ANFAC, LAS MATRICULACIONES DE AUTOCARES, AUTOBUSES, MIDIS Y MICROS SUMARON UN TOTAL DE 3.498 UNIDADES EN 2019

En conjunto, las matriculaciones de vehículos industriales en España subieron levemente el año pasado (0,3%), con un total de matriculaciones de 28.073 unidades. El ligero aumento en el conjunto de los segmentos de mercancías (1,1%), que cerró con un total de 24.575 unidades matriculadas, compensó la caída de algunos de los segmentos de viajeros, que en su total fue de -4,9%. Esta caída de los vehículos industriales para pasajeros supone la entrega de 3.498 unidades en 2019 frente a las 3.677 unidades en 2018. En autocares y autobuses la bajada entre un ejercicio y el otro fue del -0,6%, con un total de 2.760 unidades, y en microbuses el bajón fue del -17,9%, alcanzando 738 unidades.

MATRICULACIONES 2019 POR MARCAS



MATRICULACIONES POR MARCAS AUTOBÚS, AUTOCAR Y MICROBÚS (DATOS ANFAC)

MARCA	2018	2019
→ ALSTOM	0	1
→ AYATS	3	4
→ BYD	1	25
→ CAR-BUS	8	10
→ CITROEN	6	0
→ FIAT	46	77
→ FORD	109	64
→ HIGER	0	3
→ HYUNDAI	1	0
→ IND CAR	5	17
→ IRIZAR	147	136
→ IVECO BUS	516	467
→ KARSAN	0	1
→ KING LONG	73	26
→ LINKKER	0	1
→ MAN	521	534
→ MERCEDES-BENZ	944	1.079
→ NEOPLAN	21	10
→ OPEL	0	1
→ OTOKAR	75	68
→ PEUGEOT	16	5
→ RENAULT	178	82
→ RENAULT TRUCKS	6	5
→ SCANIA	500	409
→ SETRA	95	78
→ SOLARIS	11	25
→ TEMSA	6	14
→ VAN HOOL	1	1
→ VDL BUS	11	14
→ VECTIA	21	63
→ VOLKSWAGEN	1	0
→ VOLVO	354	277
→ ZHONG TONG	1	1
→ TOTAL	3.677	3.498

PODIUM GLOBAL MERCADO DE VIAJEROS 2019



Mercedes-Benz, MAN e IVECO, encabezan el ranking de matriculaciones globales de vehículos industriales de viajeros en 2019 (teniendo en cuenta autobuses, autocares y microbuses).

PODIUM AUTOCAR Y AUTOBÚS 2019



Mercedes-Benz, MAN y Scania repiten posiciones en el ranking en el conjunto de matriculaciones de autobús y autocar.

MATRICULACIONES GLOBALES POR MARCAS

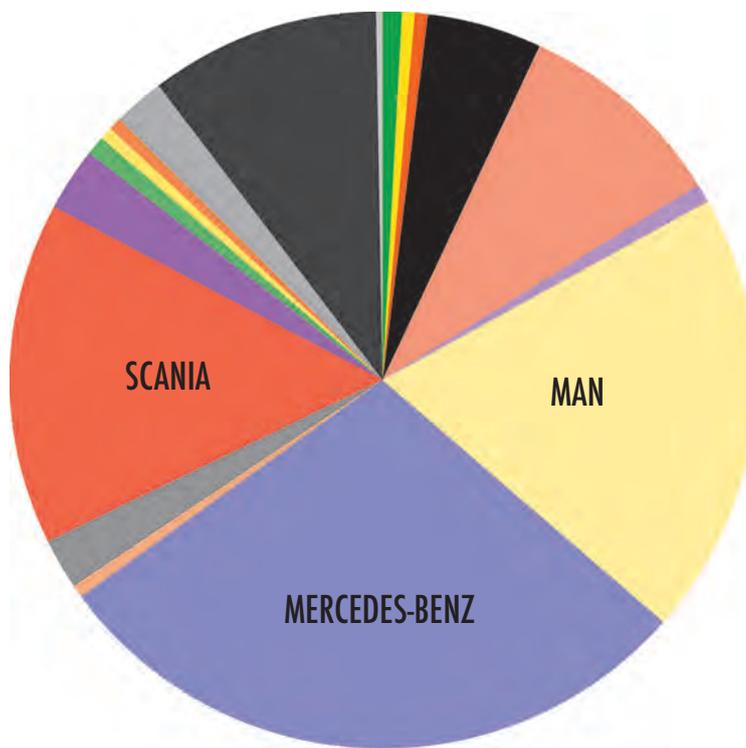
De las 3.498 unidades matriculadas en los segmentos de pasajeros en 2019, 2.760 vehículos fueron autobuses y autocares y las otras 738 son microbuses.

Mercedes-Benz lidera las matriculaciones con un total de 1.079 unidades. Se ha colocado el primero de la tabla tanto en el conjunto de autobús y autocar (793 unidades) como en microbuses (286 unidades). En segundo lugar, en las matriculaciones totales de viajeros, se encuentra MAN, que matriculó 534 autobuses y autocares. El tercero de la lista global es Iveco Bus con 467 vehículos (250 autobuses y autocares y 217 microbuses).

CONJUNTO DE AUTOBÚS Y AUTOCAR

La suma de los segmentos de autobús y autocar indica un retroceso del 0,6%. Si tenemos solo en cuenta el volumen de autobuses y autocares matriculados, el ranking de las tres primeras marcas queda así: Mercedes-Benz (793 unidades), MAN (534 unidades) y Scania (409 unidades).

CUOTA DE MERCADO DE AUTOBUSES Y AUTOCARES



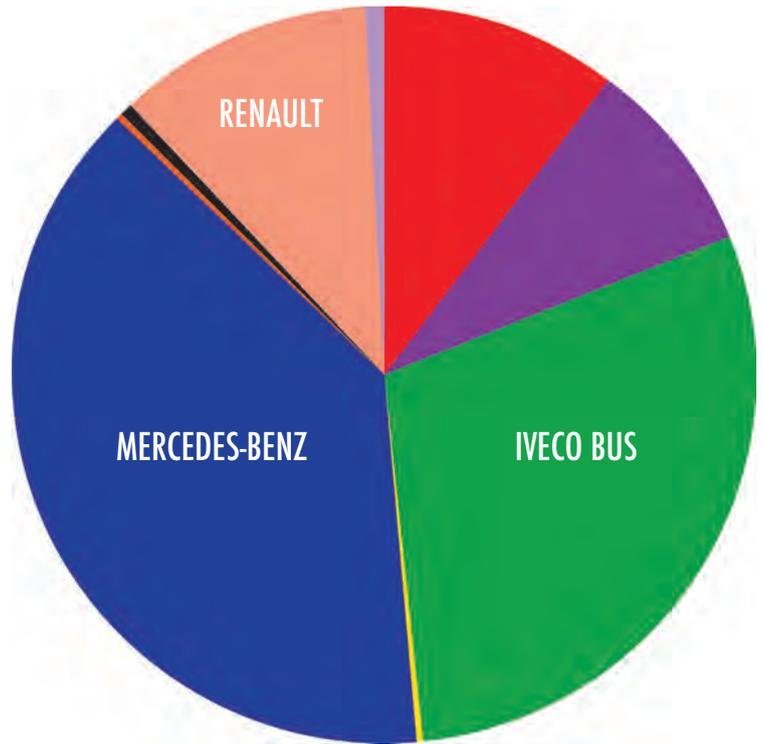
MATRICULACIONES POR MARCAS AUTOCAR Y AUTOBÚS (DATOS ANFAC)

MARCA	2018	2019
→ ALSTOM	0	1
→ AYATS	3	4
→ BYD	1	25
→ CAR-BUS	8	10
→ HIGER	0	3
→ INDCAR	5	17
→ IRIZAR	147	136
→ IVECO BUS	298	250
→ KING LONG	73	26
→ LINKKER	0	1
→ MAN	521	534
→ MERCEDES-BENZ	626	793
→ NEOPLAN	21	10
→ OTOKAR	75	68
→ SCANIA	500	409
→ SETRA	95	78
→ SOLARIS	11	25
→ TEMSA	6	14
→ VAN HOOL	1	1
→ VDL BUS	11	14
→ VECTIA	21	63
→ VOLVO	354	277
→ ZHONG TONG	1	1
→ Total	2.778	2.760

CUOTA DE MERCADO DE MICROBUSES

MATRICULACIONES POR MARCAS MICROBUSES (DATOS ANFAC)

MARCA	2018	2019
→ CITROEN	6	0
→ FIAT	46	77
→ FORD	109	64
→ HYUNDAI	1	0
→ IVECO BUS	218	217
→ KARSAN	0	1
→ MERCEDES-BENZ	318	286
→ OPEL	0	1
→ PEUGEOT	16	5
→ RENAULT	178	82
→ RENAULT TRUCKS	6	5
→ VOLKSWAGEN	1	0
→ Total	899	738



PODIUM MICROBUSES 2019



POR SEGMENTOS: URBANO E INTERURBANO

Para poder entrar en detalle en el número de matriculaciones de los segmentos de urbano e interurbano debemos tomar como referencia los datos de ANIACAM, que difiere en apenas 6 unidades con ANFAC en la cifra de total de autobuses y autocares matriculados en 2019. En su caso registra 2.754 en lugar de 2.760.

AUTOBUSES

Según los datos de ANIACAM, el segmento autobuses urbanos ha matriculado 1.251 unidades, lo que significa un crecimiento del 27,9% con respecto a 2018, que cerró con 978 unidades.

AUTOCARES

Según los datos de ANIACAM, el segmento de autocares cierra con 1.503 unidades, un 16,5 % menos que en 2018, que se saldó con 1.800 unidades.

MICROBUSES

En el caso de microbuses, volviendo a los datos de ANFAC, la caída de cuota fue del 17,9%. Las tres marcas líderes son: Mercedes-Benz (286 unidades), Iveco (217 unidades) y Renault (82 unidades).

Mercedes-Benz, Iveco y Renault siguen en las mismas posiciones que el año pasado con sus microbuses.



LA INDUSTRIA DEL BUS MANTIENE EL OPTIMISMO

LA MAYORÍA ACABÓ EL EJERCICIO 2019 CON RESULTADOS MUY SATISFACTORIOS

Además de ofrecer los datos oficiales en nuestro reportaje especial de matriculaciones 2019, contamos con la valoración de las propias marcas sobre sus resultados y previsiones para 2020. Las valoraciones de las siguientes marcas se han clasificado por orden de su cuota de participación en el mercado.

JUAN MALDONADO, DIRECTOR GENERAL DE EVOBUS IBÉRICA (MERCEDES-BENZ Y SETRA)

“Hemos superado incluso las cifras históricas de 2018”



“Los resultados comerciales de EvoBus Ibérica en 2019 han sido excelentes, superando incluso las cifras históricas de 2018.

Al cierre del 2019 EvoBus sigue ocupando la primera posición en el mercado europeo de autobuses y autocares (> 8T) y en España por noveno año consecutivo alcanzado una cuota de mercado récord de un 31,6%. Con estos resultados nos posicionamos por encima de la cuota media en el mercado europeo cumpliendo así con nuestro objetivo para el 2019. EvoBus Ibérica mejora su posicionamiento en todos los segmentos, tanto en el urbano, suburbano, interurbano y microbuses, superando ampliamente la cifra de matriculación del año 2018. A su vez hemos incrementado la diferencia respecto de nuestros principales competidores. Esperamos que los resultados en el 2020 sean igual de buenos que los alcanzados en el 2019. Nuestra es-

trategia de liderazgo tecnológico y en costes operativos está dando los resultados esperados. Mercedes-Benz, Setra, OMNIplus y BusStore trabajan día a día para cubrir y adelantarse a las cambiantes necesidades del mercado. En el 2020 nos posicionamos con una cartera de productos amplia y actualizada.

OMNIplus ON siguen ampliando sus servicios digitales y está teniendo gran aceptación entre nuestros clientes. Hemos puesto en marcha la gestión online de recambios a través del módulo eShop. Cuenta con la ventaja de ser una herramienta visual e intuitiva que permite identificar de forma rápida y sencilla los recambios que el cliente necesita, ya que está personalizada con los autobuses y autocares de su flota. A su vez la impresión de algunos recambios en 3D ya es hoy una realidad, que también pueden adquirirse a través de nuestra plataforma online eShop.”

MANUEL FRAILE, DIRECTOR DE BUSES MAN TRUCK & BUS IBERIA (MAN Y NEOPLAN)

“Podemos destacar especialmente las 105 unidades adjudicadas por TMB Barcelona”

“El mercado ha caído ligeramente con respecto al año anterior, con un comportamiento muy dispar entre segmentos. Valoramos nuestros resultados de forma muy positiva, al haber matriculado 544 unidades a nivel nacional. La confianza de nuestros clientes, una gama de producto renovada y el gran trabajo realizado por nuestro equipo comercial han sido claves en la consecución de estos resultados. 2019 ha sido también un año especialmente positivo para MAN a nivel global, alcanzando nuestro mejor resultado histórico en cuanto a volumen de ventas.

El segmento urbano creció más de un 45% el año pasado, superando las 1150 unidades, confirmando la tendencia de crecimiento de los últimos años impulsada por la necesidad de renovación de una flota envejecida. Hemos alcanzado una cuota de mercado cercana al 23%, donde podemos destacar especialmente las 105 unidades adjudicadas por TMB Barcelona, en las que se incluyen las primeras 30 unidades del nuevo Lion's City Efficient Hybrid entregadas en nuestro país.

El segmento interurbano-coach ha descendido de forma llamativa en 2019, cerca del 25%. Tanto el alto volumen de renovación de los últimos años, como la incertidumbre y el retraso en la renovación de líneas regulares, han lastrado de manera importante este mercado. A pesar de ello, nuestros resultados han sido muy satisfactorios, incrementando nuestra cuota de mercado hasta el 23,5%.

Queremos agradecer la confianza que el mercado ha demostrado en nuestro producto integral 100% MAN, puesto que se han superado las 240 unidades, un record histórico para nosotros. Esperamos un mercado algo inferior al del pasado año. El mercado urbano continuará manteniendo un muy buen nivel. La tendencia hacia vehículos propulsados por gas natural comprimido e híbridos se mantiene, cobrando un protagonismo cada vez mayor la demanda de vehículos eléctricos. El nuevo Lion's City incorporará durante este año su versión híbrida de gas natural, disponible en 12, 18 y 18,75m. A lo largo de este año se iniciará la fabricación en

serie de nuestro Lion's City E, recientemente galardonado como Autobús del Año en España, cuyas primeras unidades ya se han entregado en Hamburgo y comenzaremos su comercialización en el mercado español.

El segmento cercanías-intercity mantendrá un nivel similar al 2019. Completaremos la gama Lion's Intercity con la incorporación del motor D15 con 330 y 360CV, disponible para todas las variantes de 12, 13 y 13,2 metros, esta última con hasta 63 plazas, configurando un vehículo muy polivalente y totalmente enfocado a la reducción de los costes operativos de nuestros clientes. Estamos convencidos de que este nuevo producto nos ayudará a incrementar de manera clara nuestra presencia en este segmento del mercado.

Para el segmento interurbano-coach nuestras previsiones no son tan optimistas, esperando que el volumen sea algo inferior al del 2019. Seguirá muy condicionado por las renovaciones vinculadas a la adjudicación de las líneas regulares. Confiamos en seguir manteniendo nuestra posición en el mercado, gracias a una gama de producto adaptada a las necesidades de nuestros clientes. Como principales novedades, la nueva cadena cinemática Euro 6d, que incorporamos a nuestra gama de chasis y vehículos completos MAN y Neoplan, incrementa la potencia disponible hasta 430, 470 y 510CV, aumentando el par motor en 100 Nm en cada variante, optimizando aún más los buenos resultados de consumo obtenidos con la anterior motorización. El Lion's Coach, premiado con el Coach of the Year 2020, junto con la gama Neoplan al completo, donde destacamos el Skyliner galardonado como Autocar del Año en España, seguirán siendo nuestras grandes apuestas para mantener nuestra posición en el mercado.

Otra novedad importante para nosotros durante este año es el inicio de la comercialización de nuestro microbús MAN TGE, cuyas primeras unidades se entregarán a lo largo de este mismo mes. Estamos convencidos de que este nuevo producto cubrirá una demanda histórica de nuestros clientes en el segmento de las 16 a 22 plazas.”



ALEJANDRO MARTÍNEZ, DIRECTOR IVECO BUS ESPAÑA

“En cuanto a vehículos urbanos, hemos doblado las unidades”



“En general, el 2019 ha sido un buen año para la marca, IVECO Bus es el segundo fabricante más importante a nivel europeo.

Si nos enfocamos a España, comenzamos con una cuota más alta los primeros meses que luego se vio ralentizada que, posteriormente, recuperamos a cierre de año, y que continúa incrementándose actualmente.

Tenemos plena confianza en nuestros últimos lanzamientos, como la Daily Minibús, que ya está circulando por numerosas ciudades españolas. La robustez del modelo, su potencia de 210cv, el cambio automático Hi-Matic y su disponibilidad tanto en versión de gas natural como de diésel, hacen a este modelo un vehículo claramente diferenciado frente a los de la competencia. En este segmento, hemos crecido en 4 puntos respecto al año pasado, y continuando nuestras previsiones, el próximo año confiamos en superar el 30% de cuota de mercado.

En cuanto a vehículos urbanos, también hemos doblado las unidades donde, gracias a los últimos productos que ya hemos entregado a clientes, nos está dando una diferenciación importante

dentro del mercado, sobre todo en vehículos de gas natural y vehículos totalmente híbridos.

IVECO Bus también se ha ratificado en 2019 como uno de los fabricantes de buses más sostenibles gracias a modelos como el Crossway de gas natural, que ha sido reconocido como el “Autobús Interurbano más sostenible”, y la amplia gama de vehículos eléctricos que poseemos, como el vehículo de 12 metros, que es más utilizado por los clientes y al que se ha unido recientemente el eléctrico más compacto de 9’5 metros, muy maniobrable y orientado a países como Italia o España, en el que tenemos zonas que necesitan una alta movilidad.

Hemos comenzado 2020 con fuerza y con plena confianza, no solo de la marca y de los principales carroceros y clientes de nuestro país, sino también en los últimos lanzamientos de la marca. Según nuestras previsiones, será un buen año para IVECO Bus en el que mejoraremos nuestra cuota de mercado, y comenzaremos a entregar nuevos modelos como el Crossway de gas natural o el vehículo eléctrico de 12 metros que llega este año a España.”

ALBERTO LINARES, DIRECTOR COMERCIAL DE AUTOBUSES SCANIA IBÉRICA

“Hemos acabado con muy buenas participaciones de mercado en cada segmento”



“En términos generales, el año 2019 ha sido bastante positivo para Scania. Hemos cumplido con las previsiones que nos fijamos en nuestro plan de negocio, y a su vez alcanzado con unas muy buenas participaciones de mercado en cada uno de los segmentos donde tenemos producto:

-En el segmento de urbanos hemos matriculado 120 autobuses, y seguimos siendo un referente en el suministro de autobuses urbanos. Cabe destacar no solo las entregas que estamos haciendo a la EMT de Madrid con nuestro autobús urbano de piso bajo, sino que por primera vez en este mercado vamos a entregar unidades articuladas de gas de piso bajo.

-En el segmento de cercanías hemos matriculado 102 autobuses, siendo la segunda marca

con más cuota de mercado en este segmento. Seguimos siendo referente con nuestros vehículos y bastidores híbridos de clase II, tanto en versiones Low Entry como en piso alto.

-Por último, en el segmento de larga distancia, hemos matriculado 187 autobuses. El gran rendimiento de nuestros bastidores y su fiabilidad, hacen que los clientes sigan confiando en nosotros en este segmento. Cabe destacar que somos la única marca que dispone de una solución sostenible real para nuestros clientes en la clase III, con nuestro vehículo Interlink MD propulsado por GNL, llegando a una autonomía de más de 1.200km. En resumen, 2019 ha sido un año de mucho

Continúa en la siguiente página

Viene de página anterior

desarrollo en nuestro portfolio de soluciones sostenibles, un año de mucho trabajo para estar cerca de nuestros clientes y podemos decir que tenemos una gran representatividad en los 3 segmentos en los que competimos, consiguiendo una muy buena valoración por parte de nuestros clientes y ofreciendo soluciones integrales y a medida para cada una de sus necesidades.

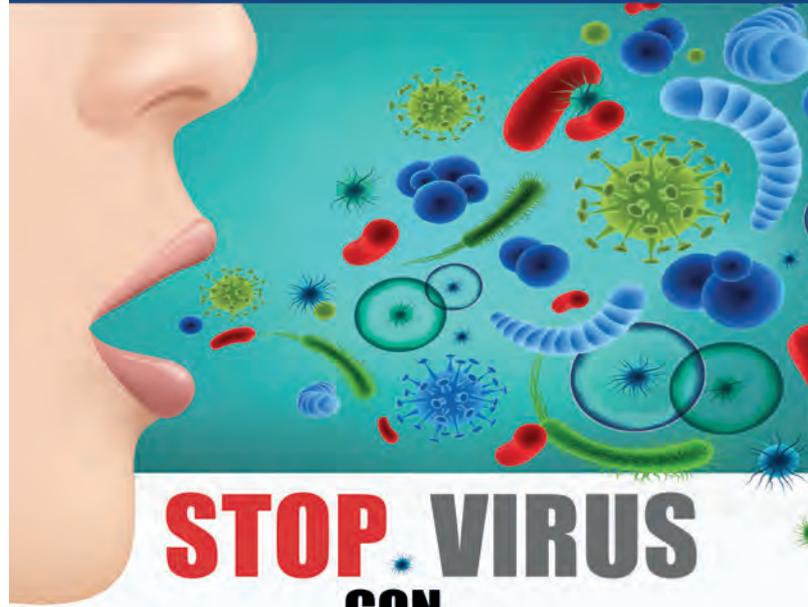
Hemos empezado muy bien el año 2020. Tenemos una cartera de autobuses importante, fruto del trabajo realizado en el último trimestre del año pasado, y que nos hace ser bastantes optimistas de cara a la cuota de mercado con la podemos terminar. He de mencionar la importante renovación de autobuses que se va a realizar en el Consorcio de Palma de Mallorca, y donde prácticamente la totalidad de los autobuses serán Scania propulsados por GNC. Vamos a seguir trabajando como lo venimos haciendo en los últimos años, donde para nosotros es fundamental:

- El desarrollo nuevas soluciones sostenibles para nuestros clientes, tanto bastidores como vehículos integrales.
- La participación muy activa en concursos públicos.
- Estar cerca de nuestros clientes.

Un evento muy importante para nosotros este año es la FIAA 2020, que se celebrará en el mes de octubre. Estamos seguros de que vamos a realizar un magnífico trabajo y podremos mostrar a los clientes el porqué Scania quiere ser líder en transporte sostenible."



AUTOBÚS SALUDABLE EN SOLO 10 minutos



STOP VIRUS CON OZ plus by JMB

DESINFECCIÓN
CON TRATAMIENTO
DE CHOQUE

DESINFECCIÓN
EN MENOS DE
10 MIN

EXCLUSIVO
PARA AUTOBUSES

ELIMINA
OLORES
Y EVITA
ALERGIAS

ENCHUFAR
Y LISTO

NO
QUÍMICOS
NATURAL

AMBIENTE
SALUDABLE

DESINFECCIÓN CON CERTIFICADO

AUTOBÚS SALUDABLE

JMB
Asesoramiento en
Sistemas de Limpieza



+34 607 400 483
www.JmbGrupo.com



JAIME VERDÚ, DIRECTOR COMERCIAL DE VOLVO BUSES

“A nivel interurbano hemos crecido por encima del mercado”



“En términos generales el resultado del mercado en 2019 ha sido muy similar al del año 2018, aunque hemos notado una gran descompensación en el volumen de matriculaciones en todos los segmentos. Concretamente en el segmento de urbanos hemos experimentado un crecimiento del 39,7%, llegando incluso a superar un volumen de mercado por encima de las 1.000 unidades. En este segmento estamos centrados principalmente en nuestro vehículo 7900 híbrido, con el que nuestra posición se ha mantenido en línea con los volúmenes estimados. En este sentido, los operadores que ya disponían de nuestro Volvo Bus 7900 han vuelto a apostar por las ventajas que nuestros buses 100% híbridos ofrecen a las ciudades. Asimismo, a nivel interurbano hemos crecido por encima del mercado, lo que nos ha hecho ver que nuestra gama de vehículos de cercanías está siendo reconocida favorablemente por el sector. Dentro de un segmento tan competitivo como este creemos que nuestros vehículos cumplen con los requisitos de consumo y fiabilidad que los operadores esperan, y eso es lo que nos ha hecho crecer un 9,3%.

En cuanto al segmento Coach, la caída ha sido bastante significativa, alcanzando un 24,5% menos de cuota de mercado que el año anterior. Sin embargo, en Volvo Buses nos ha afectado de forma diferente e incluso hemos ganado en volumen de mercado con respecto a 2018. Además,

este año también hemos comenzado a matricular nuestro nuevo modelo 9700 que, a juzgar por la acogida de los operadores, esperamos que haya supuesto una gran entrada al mercado.

Aunque nuestra estimación para el año 2020 sea la de un mercado a la baja, nuestra previsión es de crecimiento. Esperamos un pronóstico muy positivo, ya que dispondremos de nuevos vehículos que nos ayudarán a seguir creciendo y evolucionando en electromovilidad. Ofertaremos nuevas alternativas en el segmento interurbano y completaremos la gama Coach.

Uno de los modelos que llegará a España será el Volvo Bus 9900. Este vehículo es ya una realidad en Europa y está rodando por todo el continente. La llegada del Volvo Bus 9900 al mercado español está despertando cierta expectativa entre los operadores, por lo que estamos preparando ofertas para aquellos que ya nos las han solicitado. Por otro lado, el Volvo Bus 7900 eléctrico es otra de nuestras grandes apuestas para este año, en línea con nuestra gama de vehículos eléctricos. Es un autobús que ya está siendo comercializado en diversos países de Europa, y confiamos en verlo pronto en las ciudades españolas. Adicionalmente, también contaremos con un catálogo de contratos y servicios asociados a los vehículos que nos permitirán terminar de completar las prestaciones de toda nuestra gama, de manera que podamos ofrecer vehículos más eficientes, sostenibles y seguros.”

RAFAEL STERLING, DIRECTOR GENERAL DEL GRUPO IRIZAR

“En España el número de vehículos integrales que se venden es cada vez mayor”



“Aunque el número de matriculaciones en España se ha venido reduciendo en los últimos años, nuestra cuota de mercado ha mejorado, con lo que podemos hablar de resultados positivos. Nuestra cuota en España se sitúa en un 40% en el mercado de interurbanos, cercanías, discrecional y líneas de corto y largo recorrido. En total 560 unidades, de las cuales el 47% (420 unidades) han ido al segmento discrecional, líneas de corto y largo recorrido y un 23% (140 unidades) al segmento interurbano y de cercanías. En cuanto a la tipología de vehículo, en España el número de vehículos integrales que se venden es cada vez mayor. Hoy en día, dos de cada seis vehículos que fabricamos en Ormaiztegui son integrales.

Es difícil aventurarnos todavía porque la situación es compleja. Además de los problemas que existen con el tema de los concursos y la bajada de turismo, estamos viendo que el número de matriculaciones en España se ha venido reduciendo en los últimos años y eso evidentemente afecta a los volúmenes que tenemos para el mercado local. Nuestra estrategia siempre es a largo plazo, y está basada en marca, tecnología y sostenibilidad. Creemos estar bien preparados tanto para superar esas coyunturas como para afrontar los nuevos retos de movilidad a los que nos enfrentamos hoy en día. Por lo tanto, aunque sea un año complejo, somos optimistas y esperamos que para el grupo Irizar sea un año positivo.”



JESÚS ALONSO, DIRECTOR COMERCIAL SOLARIS BUS IBERICA SLU.

“Un 72% de nuestras ventas totales han sido vehículos de tecnología híbrida o cero emisiones”

“En conjunto, con ambas marcas, Vectia y Solaris, hemos alcanzado la cifra de 88 unidades totales vendidas en el mercado nacional, consolidándonos como referente en soluciones de electromovilidad en vehículos eléctricos de carga por oportunidad, con proyectos como Irún y Pamplona. Un 72% de nuestras ventas totales han sido vehículos de tecnología híbrida o cero emisiones. Durante 2019 se ha mejorado nuestro posicionamiento en postventa y concluido el proceso de fusión de Vectia y Solaris en una sola empresa, Solaris Bus Ibérica S.L.U. Las previsiones que tenemos para este año es incrementar las cifras del año pasado en torno a un 15%. Este objetivo es alcanzable, ya que dis-

ponemos de la gama de producto más completa en soluciones tecnológicas de cero emisiones, como los buses eléctricos 100%, de hidrógeno y trolebuses, los de bajas emisiones, como los híbridos y GNC, así como alternativas convencionales, como la última generación de motores clean-diésel. Tenemos un producto innovador, fiable, de calidad y con experiencia. El mercado español es uno de los mercados clave en la estrategia de Solaris por parte de nuestra casa matriz, Grupo CAF. La satisfacción del cliente es nuestro objetivo principal, y por eso continuamos reforzando nuestra red de servicio postventa, que es fundamental para nuestro crecimiento.”



JUAN CARLOS PÉREZ, CEO DE KING LONG ESPAÑA

“Hemos entregado las primeras unidades de nuestro autobús urbano modelo PE12 de 12 metros de propulsión 100% eléctrica”

“2019 ha sido un año muy positivo para King Long, ya que hemos entregado las primeras unidades de nuestro autobús urbano modelo PE12 de 12 metros de propulsión 100% eléctrica, lo que supone un hito trascendental en nuestro camino hacia la movilidad urbana sostenible. También hemos ganado concursos importantes, con excelentes resultados tanto para nosotros como para el operador. En el resto de segmentos, King Long ha afianzado su posición entregando vehículos en todo el territorio nacional, continuando el buen trabajo que venimos realizando desde 2011. Nuestra previsión es incrementar nuestra presencia en el segmento urbano gracias a los vehículos híbridos y eléctricos, aprovechando la

dilatada experiencia que avala a nuestra fábrica en este tipo de tecnologías, así como introducir la conducción autónoma gracias a nuestro vehículo Apollo, fabricado en serie. En King Long miramos al futuro y por ello la innovación será nuestra seña de identidad en la nueva década. El año 2020 será un gran año para King Long tanto en ventas como en la ampliación de nuestra gama, y estará cargado de muchas novedades. Este año incorporamos nuevas motorizaciones de mayor cilindrada para satisfacer la demanda de este tipo de clientes, estando presentes en casi todos los segmentos, vehículos de serie de conducción autónoma, nuevas energías, eléctricos e híbridos y autocares de 9 a 15 metros.”



ANTONIO BAUTISTA, GERENTE DE SOMAUTO (OTOKAR)

“Ha sido un año con dificultades para todos, del que hemos salido exitosos”



“El 2019 ha sido un año de cambios en el sector, en el que ha cambiado mucho el valor de los vehículos de segunda mano. Debido a una gran oferta de vehículos de ocasión, su valor se ha visto reducido drásticamente, dificultando para muchos las operaciones de vehículo nuevo, ya que debían aportar más dinero del que tenían en mente al entregar vehículo usado a cambio.

Además estamos en unos años en el que la competencia es muy grande, los márgenes en el transporte cada vez son más reducidos y los transportistas cada vez tienen que ir a vehículos más económicos.

Aun así nuestras ventas se han mantenido en 2019, hemos apostado por ampliar nuestro equipo de postventa, y mejorar la atención al cliente en nuestro taller, haciendo nuevas contrataciones de cara a 2020.

Con Cummins, nuestro proveedor de motores en la mayoría de la gama, hemos llegado a nuevos acuerdos, ampliando nuestra red de talleres con formación Cummins, y capacidad total de reparación tanto dentro como fuera de garantía, recibiendo la formación necesaria por parte del fabricante de motores.

En cuanto a recambios hemos ampliado nuestro stock en un 35% este pasado 2019, en vista de la cantidad de vehículos OTOKAR que hay rodando a día de hoy en territorio español, superando la cifra de 500.

En resumen, ha sido un año con dificultades para todos, del que hemos salido exitosos, ya que la depreciación de los vehículos usados era algo que veníamos previendo desde hacía más de año y medio. Los últimos productos introducidos por Otokar en España 2019: Nuevos vehículos de GNC con nuevas motorizaciones CUMMINS.

Este año 2020 tenemos un objetivo superior al de 2019, en el que trataremos de aumentar nuestras matriculaciones, superando las 90 unidades, es un objetivo ambicioso dado como está el sector, pero que creemos es alcanzable.

Tenemos la fase II y III de los concursos de Galicia por adjudicar, sale a concurso el transporte escolar de Andalucía, y además, tenemos varios pedidos de empresas grandes para entregar en este 2020. Esto nos supone todo un reto, ya que si queremos seguir creciendo como hasta ahora, el objetivo es claro, debemos seguir mejorando nuestra atención postventa, y nos hemos propuesto seguir creciendo tanto en almacén de recambios, como en número de talleres oficiales de la marca, formando por completo a los mismos para la atención de nuestros vehículos.

Se puede anunciar algún avance las novedades que se presentarán en 2020. Nuevo vehículo de 12-13 metros en versión cercanías CLASE II y CLASE III media distancia con motorizaciones DAF y un vehículo eléctrico.”

HÉCTOR RODRÍGUEZ, DIRECTOR GERENTE VDL BUS & COACH ESPAÑA

“Hemos continuado fortaleciendo nuestra cuota de mercado en el mercado español”



“Durante los últimos dos años, hemos realizado grandes esfuerzos para poner a VDL Bus & Coach en el mapa de España. Nos estamos centrando en aumentar el reconocimiento de la marca en el mercado y a la vez introduciendo toda nuestra gama de productos.

En 2019 hemos continuado fortaleciendo nuestra cuota de mercado en el mercado español, obteniendo como resultado nuevos pedidos de autocares integrales y chasis.

España es para VDL uno de los grandes mercados

en crecimiento de Europa y por tanto la apuesta es fuerte por parte del grupo al que pertenecemos.

Yo me incorporé a finales del 2019 como nuevo Director de VDL España. Estoy trabajando con mucha fuerza en aumentar la notoriedad de la marca y nuestra cuota de mercado en 2020, año en el cual tenemos planteado un objetivo entre 30 y 40 autocares, duplicando las matrículas del año anterior.

Continúa en la siguiente página

Viene de página anterior

Nos hemos planteado nuevas acciones de comunicación y llegar al máximo número de clientes posible, no sólo de cara a las ventas, sino también para que nos conozcan mejor.

En este sentido cada vez son más los clientes que nos llaman interesándose por buses eléctricos, muchos ya saben que VDL Bus & Coach es el líder en movilidad eléctrica en el mercado Europeo, con una participación del 22% de cuota con 50 millones de kilómetros eléctricos recorridos y 670 VDL Citeas Eléctricos.

En España, también estamos explorando las crecientes oportunidades en este segmento de cero emisiones en el transporte pú-

blico. En un futuro muy cercano, VDL Bus & Coach también expandirá sus ventas de buses eléctricos al sur de Europa.

En este año 2020 tenemos además un gran reto para aumentar la notoriedad y conocimiento de nuestra marca. Estaremos presentes en FIAA, donde tendremos una puesta en escena muy fuerte. Organizaremos viajes con clientes a fábrica y eventos drive-experience para dar a conocer a todos nuestro gran producto.

VDL cuenta con un integral de los más fiables del mercado, con la mejor tecnología y la mayor apuesta en innovación del sector. Destacamos por nuestro reducido peso, consumo excelente y primeras marcas europeas en todos y cada uno de los componentes que usamos."

EDUARD PAGÈS, DIRECTOR COMERCIAL DE AYATS

"Ofrecemos los vehículos de doble piso con mayor capacidad del mercado europeo"



"Nuestro producto integral está en crecimiento. Actualmente, ofrecemos los vehículos de doble piso con mayor capacidad del mercado europeo gracias a nuestro bastidor Low Floor.

Valoramos de forma positiva el 2019 ya que hemos conseguido introducir nuestro producto autoportante en la flota de varios operadores europeos de renombre, con una gran aceptación.

Esperamos seguir creciendo durante este año."

JOAN FARRERAS, DIRECTOR COMERCIAL DE TEMSA BUS EN ESPAÑA

"Nuestro total de unidades matriculadas ha sido notablemente superior al año anterior"



"La valoración que hacemos al cierre del ejercicio es netamente positiva, ya que el total de unidades matriculadas ha sido notablemente superior al año anterior, siendo el MIDI el segmento donde mejor resultado hemos tenido, con el modelo MD7 a la cabeza, el cual consideramos que es una de las

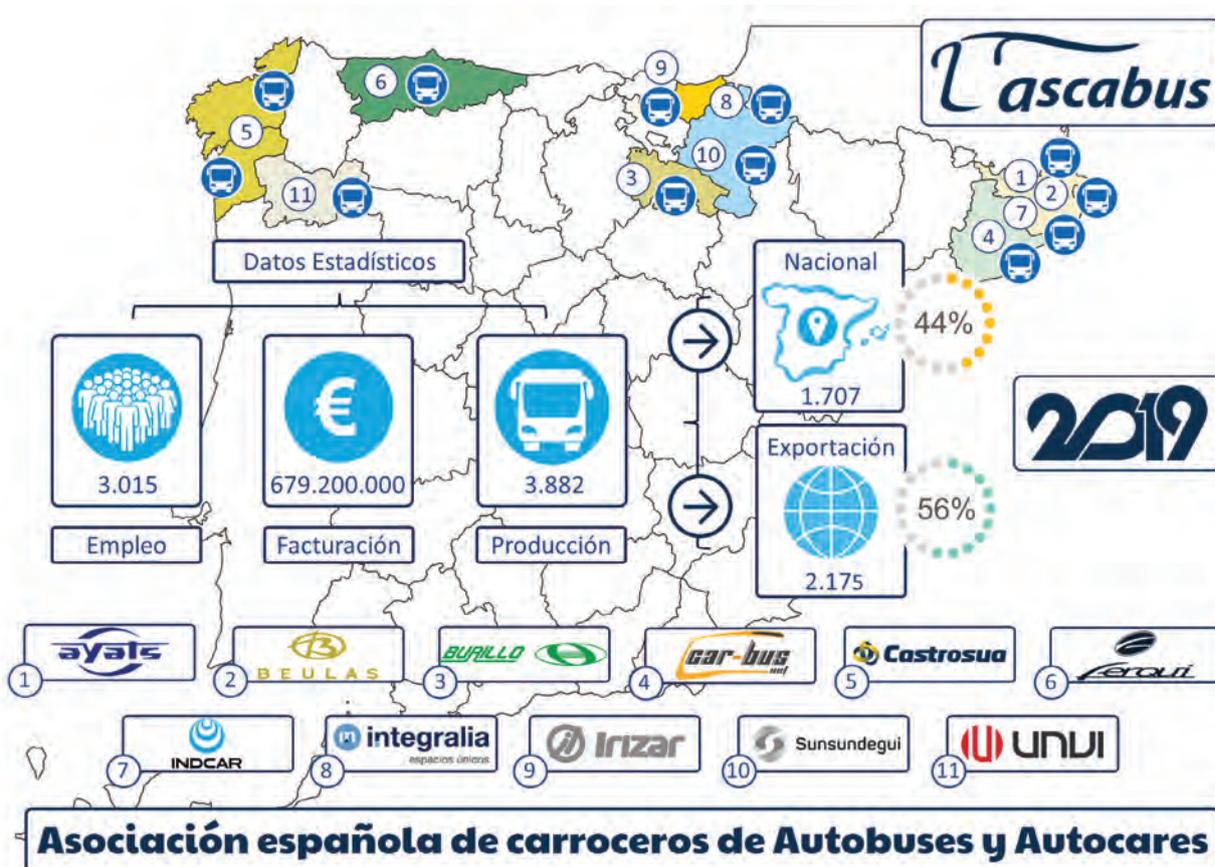
mejores opciones de su segmento por las prestaciones mecánicas y equipamiento para el conductor y pasaje. Nuestro objetivo para este año 2020 es consolidar la posición y mantener un crecimiento, sobre todo en el segmento MIDI con el MD7 y MD9 y potenciar otros modelos fabricados por TEMSA."

La evolución
es el camino

sunsundegui.com



**SECCIÓN OFICIAL
Y EXCLUSIVA DE
COMUNICACIÓN DE**



RESULTADOS DE ASCABÚS EN 2019

EL 2019 ASCABUS AUMENTÓ SU FACTURACIÓN Y SU VOLUMEN DE EXPORTACIONES

Con el cierre económico del ejercicio correspondiente a 2019, desde Ascabús queremos mostrar los indicadores económicos más importantes del sector carrocerero español, que destacan por su relevancia e interés:

- Aumento del 8,02% en los puestos de trabajo directos creados.
- Aumento del 3,32% en el número total de unidades fabricadas.
- Retroceso del 5,74% en las matriculaciones realizadas en España.

- Aumento del 11,76% en el mercado de exportación.
- Aumento del 15,86% en la facturación, motivado por el aumento del número de unidades fabricadas, el número de Autobuses comercializados en el mercado de exportación, la incorporación de nuevos elementos de seguridad, y una mayor demanda de Autobuses eco sostenibles (Eléctricos, Híbridos, Gas Natural, etc.) con un coste inicial de fabricación más elevado.

Los datos comparativos correspondientes al año 2019, y su variación en relación con los correspondientes al año 2018, se muestran en la tabla adjunta. En el presente año que acaba de comenzar, pensamos que los factores del entorno internacional de la econo-



mía, siguen siendo el principal factor de riesgo; en Europa, las previsiones actuales en cuanto a desarrollo y crecimiento, están bajo el prisma de una salida ordenada del Reino Unido de la UE, lo que no distorsionaría el mercado, y en cuanto a las previsiones económicas para España, se estima un crecimiento del PIB en 2020 del 1,5%, que aunque inferior al 1,9 del pasado año, nos hace pensar que podremos seguir creciendo.

En ese escenario las previsiones del sector carrocer, están encaminadas a conseguir unos niveles de producción y matriculaciones similares a los obtenidos en 2019. Para cumplir con esos objetivos sería de gran ayuda, la necesaria renovación de flotas de autobuses, que no han podido realizarse durante los años de la crisis, además de contar con planes de apoyo y financiación por parte de las administraciones públicas, estatales, autonómicas y locales, estableciendo incentivos para la

adquisición y renovación de los autobuses más antiguos por Autobuses de última generación, más seguros, accesibles y respetuosos con el medio ambiente.

Agustín Gómez Pereira
Secretario General de Ascabús

C/Orense nº 34, Planta 9ª, Edificio Iberia Mart II
28020 Madrid
Telf. 699594987 / Fax. 913450377
www.ascabus.es



DATOS ESTADÍSTICOS GLOBALES ASCABUS 2018 / 2019

	Empleo	Facturación	Producción	Mercado nacional	Mercado exportación
2018	2.791	586.200.000	3.757	1.811	1.946
2019	3.015	679.200.000	3.882	1.707	2.175
Variación	+8,02 %	+15,86 %	+3,32 %	-5,74 %	+11,76 %



DHOLLANDIA

nº 1 en el mundo en elevadores hidráulicos

www.dhollandia.com

info@dhollandia.es

DHOLLANDIA MADRID

Calle Haití 15, P. I. Bañuelos
28806 Alcalá de Henares, Madrid
Tel. (+34) 91 877 16 50

DHOLLANDIA BARCELONA

Calle Arquímedes 18, P. I. Navinca
08210 Barberà del Vallès, Barcelona
Tel. (+34) 93 718 09 94





LA MOVILIDAD Y SU PESO EN FITUR

CADA VEZ MÁS OPERADORES DE AUTOBÚS PARTICIPAN EN LA FERIA DEL TURISMO

EN LA ÚLTIMA EDICIÓN DE FITUR, EL PASADO MES DE ENERO, PARTICIPARON MÁS DE 80 EMPRESAS DEL SECTOR. ALGUNAS EXHIBIERON SUS VEHÍCULOS Y OTRAS TUVIERON PUESTO DE INFORMACIÓN DENTRO DE LOS STAND DE CADA COMUNIDAD AUTÓNOMA

IFEMA cerró FITUR con un 5% más de profesionales registrados y un nuevo récord de visitas. En su 40 aniversario, la feria de turismo registró 255.000 visitantes, 150.011 participantes (creciendo un 5,16%) de 140 países, 918 expositores titulares, 11.040 empresas y una participación internacional del 56%. Todo ello en 69.697,5 m2 netos de exposición, con un crecimiento de la superficie del 3,3%, y la ocupación de 10 pabellones de Feria de Madrid. En cuanto a las novedades de esta edición, señalar el amplio despliegue realizado por Corea del Sur, como País Socio Fitur, bajo la marca "Imagine your Korea" en coincidencia con el 70 aniversario de las relaciones diplomáticas entre Corea y España. Unas 25 organizaciones, incluido el gobierno coreano, los principales gobiernos locales, agencias de viajes y aerolíneas han

estado presentes en el stand de Corea, en un esfuerzo por promover el turismo coreano con la temática "Convergencia de la tradición y la modernidad".

ALGUNOS DE LOS LANZAMIENTOS DEL SECTOR EN FITUR

En FITUR participaron numerosos operadores de transporte de autobús y autocar de todas las Comunidades Autónomas y también procedentes de otros países para mostrar su oferta de servicios a los asistentes de la feria más importante del turismo en nuestro país. Algunos operadores expusieron además sus vehículos para que los visitantes pudieran tener una toma de contacto real. En este marco, muchas empresas aprovecharon para realizar sus lanzamientos y firmas importantes de acuerdos.

Alsa estrenaba imagen en FITUR, tras su reciente renovación. Allí, además de mostrar algún vehículo con la nueva rotulación, firmó importantes convenios. Las ventajas del acuerdo con la Fundación Botín ya se han comprobado con los turistas del corredor Bilbao-





Santander y Madrid-Santander y se aplicará a partir de ahora en toda la red nacional de ALSA. Se trata de ofrecer descuentos y pack conjuntos para visitar el Centro Botín a quienes compren sus billetes de autobús.

Con Iberia ha renovado su acuerdo Bus&Fly, disponible en 16 ciudades españolas. Mediante este acuerdo, los pasajeros se trasladan en autobuses de Alsa desde esas ciudades españolas hasta la Terminal 4 del aeropuerto de Barajas donde conectan con los destinos internacionales de Iberia. Estos viajes en conexión cuentan con ventajas como la organización de los horarios para poder compatibilizar varios trayectos, la emisión de todo el itinerario en un único billete o la garantía de ofrecimiento de una alternativa de viaje en caso de pérdida de alguna de las conexiones. Ambas compañías han establecido unos horarios coordinados entre autobús y avión para que el pasajero disponga del tiempo suficiente para facturar o recoger su equipaje en el aeropuerto, pasar los controles de seguridad y tomar su conexión.

Con Renfe también ha renovado su alianza para el fomento del uso combinado de tren y autobús. Sus billetes combinados permiten llegar hasta Roquetas de Mar, Aguadulce, Denia, Jávea, Benidorm, Andorra, Vielha y el Algarve, extendiendo la oferta de trenes AVE, larga distancia y media distancia a destinos vacacionales que no cuentan con conexión ferroviaria. Esta oferta intermodal permite horarios garantizados, un precio cerrado y un billete único de origen a destino que contiene los datos de ambos trayectos, garantizando el enlace entre el tren y el autobús y optimizando al máximo los tiempos de conexión.



Rosabus hizo la presentación oficial de su nuevo y exclusivo vehículo 'Top Line con techo panorámico de cristal', con motivo del 25 Aniversario de su expansión internacional de la empresa sevillana.



Vectalia llevó a FITUR su carta de servicios turísticos (autocares, organización de congresos y eventos, restauración, cáterin, bodega, azafatas, seguridad) y también los servicios municipales que desarrolla (gestión de la movilidad, estacionamiento regulado, bicis, grúas o aparcamientos). En el último año Vectalia ha puesto especial esfuerzo en su departamento de I+D para imaginar los retos de las ciudades del futuro y plantear soluciones adaptadas a los tiempos que vienen. No solo es un holding que contempla la gestión integral de los servicios, también se preocupa porque éstos cumplan con las necesidades que cada momento precisan.

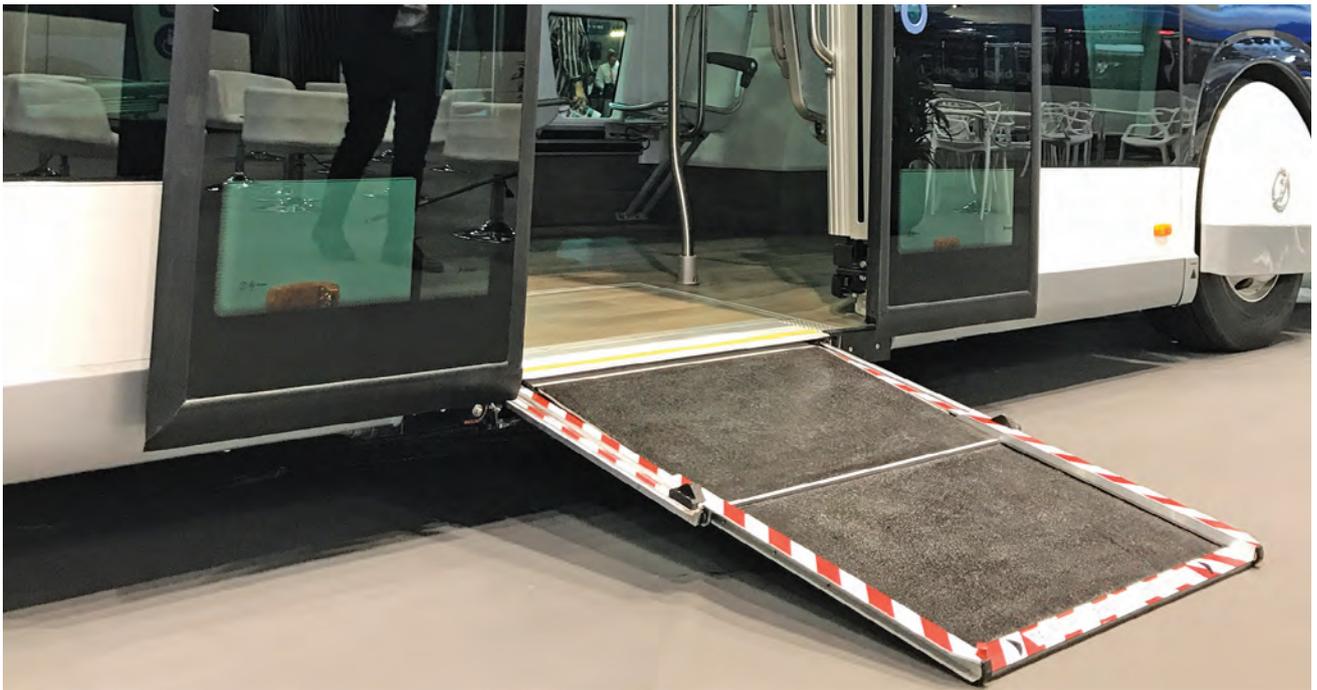
WEB DE VENTA ONLINE MOVELIA

Además de operadores, participaron empresas como Movelia, la primera web de venta de billetes de autobús. Nació en 2001 como la primera Central de Compra de billetes de autobús por Internet, con el respaldo del Ministerio de Ciencia y Tecnología, del Ministerio de Fomento, así como de las principales compañías de transporte de viajeros por carretera. Actualmente, Movelia está integrada por más de 70 empresas, lo que nos permite ofrecerte más de 55.000 combinaciones posibles de trayectos.

NO SÓLO AUTOBÚS

La movilidad es uno de los protagonistas de FITUR. A la oferta de transporte en avión, tren y autocar, así como buses turísticos en ciudad, la bicicleta toma fuerza también como nuevo modo. Por ello, Adif y la Red de Ciudades por la Bicicleta se han aliado para impulsar la intermodalidad ferrocarril - bicicleta. Ambas partes se han comprometido a crear un grupo de trabajo que proponga medidas para implantar infraestructuras de aparcamiento seguro de bicicletas en estaciones en las estaciones de ferrocarril y servicios de préstamo de bicis en dichas estaciones para realizar la última milla del desplazamiento del viajero.

LA PRÓXIMA EDICIÓN DE FITUR SE CELEBRARÁ DEL 20 AL 24 DE ENERO DE 2021, EN FERIA DE MADRID



EL MERCADO PMR SE MUESTRA POSITIVO

LOS EQUIPOS PMR, FUNDAMENTALES PARA MEJORAR LA CALIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO

HEMOS HABLADO CON LOS PRINCIPALES DISTRIBUIDORES EN ESPAÑA DE PRODUCTOS PARA EL ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS DE MOVILIDAD REDUCIDA

Según Discapnet, una iniciativa para fomentar la integración social y laboral de las personas con discapacidad (cofinanciada por Fundación ONCE e ILUNION Tecnología y Accesibilidad), “el transporte accesible como tal, es un derecho que todas las personas tienen, para poder desplazarse libremente, ya sea en autobuses, vehículos propios, trenes, metros, autocares, etc... Para ello todas las empresas y organismos implicados en el transporte deben tener esto como un principio, cuidar su accesibilidad para que una persona con discapacidad tenga plena movilidad para viajar a donde quiera o desee.”

En la revista de mayo de 2019 de AENOR, se publicaba que es necesario que los diferentes elementos de la cadena de accesibilidad en el transporte cumplan con los Criterios DALCO (Deambulaci3n, Aprehensi3n, Localizaci3n y Comunicaci3n) recogidos en la Norma UNE 170001-1 de accesibilidad universal. AENOR ha analizado todo el proceso del viaje: antes, durante y despu3s del mismo.

ANTES DE INICIAR UN VIAJE ACCESIBLE

Para poder tener derecho a una movilidad accesible, es necesario que todas las personas puedan recibir informaci3n clara sobre ese viaje, tambi3n cuando hay dificultades de visi3n y audici3n. Adem3s de poder tener ayuda directamente en la ventanilla de venta de billetes, las plataformas de compra online deben estar adaptadas para poder realizar la reserva y pago de billetes. Muchas personas necesitan informaci3n precisa del veh3culo para poder hacer esa reserva: si hay plataforma elevadora para acceder al veh3culo, o rampa,



Sistemas de anclajes para silla de ruedas de IRC.



Elevador de Hidral Gobel MICRO XC.

o asientos y anclajes específicos, o los servicios en parada, estación y autobús están en lenguaje para personas con problemas de visión.

Para iniciar el viaje también es necesario recorrer la distancia desde casa hasta la parada o estación. Es necesario contar con itinerarios adaptados hasta el punto donde se encuentra el transporte y también dentro del recinto, para localizar la dársena o andenes.

Tanto para guardar como para recuperar el equipaje es necesario tener toda la información de cómo y dónde acceder a maleteros y portaequipajes, o a quién recurrir para solicitar ayuda.

Si el viaje es con escalas, también es necesario que la información de la conexión sea clara y que existan lugares adecuados para pasar el tiempo de espera de manera accesible para todos, empezando por aseos y cafeterías...

Una vez que se finaliza el viaje, también es importante que toda la cadena de accesibilidad sea como al principio del mismo, incluyendo la fácil localización de puestos de información de la ciudad o la oficina de objetos perdidos por si no se localiza el equipaje.

Por otro lado, hay que recordar que al igual que todos los pasajeros, las personas con dificultades de movilidad también quieren expresar sus opiniones en las redes sociales y plataformas online, tanto los servicios de calidad a modo de recomendación, como aquellos que no volvería a utilizar.

LOS DIFERENTES ELEMENTOS DE LA CADENA DE ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE DEBEN CUMPLIR LOS CRITERIOS DALCO (DEAMBULACIÓN, APREHENSIÓN, LOCALIZACIÓN Y COMUNICACIÓN) RECOGIDOS EN LA NORMA UNE 170001-1 DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL



PERSONAS EN MOVIMIENTO

PUERTAS Y SISTEMAS DE ACCESIBILIDAD
PARA TRANSPORTE PÚBLICO

www.masats.es



EL CASO DEL SECTOR DEL AUTOBÚS

El estudio de AENOR determina que “éste posiblemente sea el ámbito más complejo de trabajo, donde la tecnología y los servicios que proveen los trabajadores del transporte cobran protagonismo. El pequeño espacio que separa el autobús de la infraestructura fija de las estaciones o paradas requiere de una solución que permita un embarque y desembarque seguro. Se trata de la distancia entre material móvil y la acera, diferencia de cota o mantenimiento de los elementos que facilitan estas maniobras, como el sistema de arrodillamiento en autobuses y plataformas elevadoras” Los autobuses y autocares “son espacios de pequeñas dimensiones donde las necesidades especiales de los viajeros se aseguran mediante una dotación especial de elementos, tales como plazas reservadas para usuarios de silla de ruedas, personas mayores, mujeres embarazadas, barras de apoyo, asideros, timbres, adecuado control de la velocidad, aceleraciones, giros y deceleraciones. En estos casos no sólo hay que garantizar la deambulación, sino también la aprehensión (poderse asir para incorporarse o ante una frenada), localización (de los asientos numerados) y comunicación (ante un imprevisto como pueda ser una avería o parada no programada).”

¿CÓMO HA SIDO 2019 PARA EL SECTOR PMR?

Los principales proveedores de equipos PMR para el sector del autobús nos han hablado de su gama de producto, sus novedades y también de los resultados del pasado ejercicio y sus expectativas para éste que empieza.

HIDRAL GOBEL: “La evaluación del año ha sido bastante positiva, hemos sabido navegar junto a la tendencia alcista que está teniendo el sector en España y a su vez hemos seguido ampliando nuestra cartera internacional, tanto de clientes como de proyectos. En el segmento urbano nuestros clientes han recomendado a los constructores nuestras rampas eléctricas y manual con bastante fuerza. Pero lo que de verdad nos ha llamado la atención ha sido la cantidad de EMTs que las han elegido para sustituir las antiguas de otros fabricantes. Hemos trabajado mucho en el asesoramiento y ayuda de instalación de rampas en vehículos antiguos. A su vez en el segmento del autocar hemos seguido creciendo en el número de plataformas fabricadas ampliando nuestra flota en España y destacando la ampliación de importantes proyectos en países asiáticos y árabes.”

MASATS: “En 2019 hemos seguido con el crecimiento sostenido que llevamos en los últimos años, y conseguido un récord de facturación histórica con un 4,5% más que el año anterior. En el segmento de accesibilidad, el incremento ha sido todavía más notable, del 23%.

Estamos contentos de la evolución, y especialmente de la introducción de las rampas en nuevos mercados y clientes.”

IRC: “Teniendo en cuenta que a nivel general el mercado ha bajado sus matriculaciones en 2019 (con respecto a 2018), para nosotros el ejercicio pasado

OPTIMISMO, CRECIMIENTO Y ENTRADA EN NUEVOS MERCADOS, SON FACTORES PRESENTES EN LOS RESULTADOS DE 2019 DE LAS PRINCIPALES MARCAS DE PMR EN ESPAÑA



Rampa urbana de IRC.

- año 2019 - ha sido francamente bueno, debido al negocio ordinario, y a los "tenders" de exportación, de los que nos hemos beneficiado. Estos tenders / concursos suministrados por carroceros españoles, nos han incrementado en dos dígitos las ventas con respecto a 2018.

Por segmentos, nuestros mejores nichos de mercado siguen siendo los microbuses M2 , y los grandes autocares M3. El incremento de ventas ha sido para nosotros de un 12%."

PREVISIONES PARA 2020

HIDRAL GOBEL: "Las perspectivas para 2020 son bastante optimistas debido a que vamos a seguir trabajando en proyectos de nueva consolidación y además, seguiremos poniendo toda nuestra fuerza comercial en promocionar productos nuevos como el conjunto de doble rampa eléctrica telescópica y manual de libro HGR COMFORT que se instala completamente integrado en el piso del vehículo y nuestra plataforma de casete MICRO XC, instalada bajo piso en vehículos tipo furgón."

IRC: "Las previsiones para 2020 son inciertas. Creemos que las ventas para nosotros serán similares, o tal vez algo más bajas que en 2019.



Plataforma Masats ks8.

Dependerá de cuándo se materialicen algunos concursos importantes, a nivel nacional el de Galicia por ejemplo. Contamos asimismo con seguir suministrando muchas plataformas de acceso a PMR para autocares que realizarán el servicio en el extranjero. En países como Reino Unido o Irlanda, entre otros.

A nivel de anclajes para sillas de ruedas y cinturones para PMR, las ventas serán similares, pero dependiendo de la fecha de suministro de algunos concursos, podría darse la situación que las ventas fueran ligeramente superiores a 2019.

El mercado está maduro, y las inversiones son más prudentes. Creemos que este año 2020 será de transición, y las matriculaciones descenderán ligeramente. Los empresarios del sector son más cautos al realizar inversiones. La situación macroeconómica y política no ayuda."

HECHOS RELEVANTES ESTE AÑO

HIDRAL GOBEL: "Para toda persona que quiera conocer nuestro producto, podrá visitarnos en las 3 ferias a las que vamos a ir este año como expositores. En Junio expondremos en European Mobility Expo en París, en el Busworld de India a finales de Agosto y en la FIAA que se celebrará durante el mes de Octubre en Madrid."

MASATS: "En 2019 presentamos nuestros productos en Busworld en Bruselas, como la feria más importante del sector, pero también hemos expuesto en Estados Unidos y Suecia. También hemos participado en otras ferias del sector del ferrocarril, en las que hemos presentado nues-



Plataforma para microbus de IRC.



GOBEL 300



Gobel EVO y MICRO



Rampa GOLDEN



Rampa VICOLI



Accesorios



ESPECIALISTAS EN ACCESIBILIDAD
con 20 años de experiencia

www.hidralgobel.com · info@hidralgobel.com



Rampa Hidral Gobel HGR COMFORT.

tros productos de accesibilidad para este sector, como la Rail Live en Bilbao, o la AusRail en Australia, donde presentamos nuestro Gap Filler para andenes de estación, un dispositivo que se coloca en la infraestructura de la estación, llenando el hueco entre el andén y el tren, y que tuvo muy buena acogida.”

IRC ha destacado sus valores y puntos fuertes: “Relación muy estrecha con nuestros clientes (carroceros, transportistas y talleres), enfocada en proporcionar VALOR a nuestros clientes; Productos FIABLES e innovadores; Orientación al Servicio Post Venta; Atención inmediata. Técnicos propios que se desplazan para reparaciones in situ. Potente y formada Red Post Venta. España, Portugal, Sur Francia. Islas Baleares. Islas Canarias.”

OFERTA PMR PARA URBANO

HIDRAL GOBEL como empresa fabricante de rampas y plataformas para autobuses y autocares provee de asesoramiento y soluciones de accesibilidad para toda la gama de vehículos de transporte de viajeros. Su gama de productos para servicios urbanos abarca las rampas manuales de libro y rampas eléctricas de casete instaladas bajo piso, a las que se le suman su rampa Vícoli que forma parte del piso del vehículo y la doble rampa HGR COMFORT que queda integrada en el piso.

Para el segmento urbano, MASATS dispone en primer lugar de la última versión de la rampa telescópica RT1 que se sitúa sobre el suelo y tiene doble uso manual/eléctrico, una versión que ha aumentado

la fiabilidad de este tipo de rampas. Completan la gama las rampas eléctricas bajo suelo RE1 y las rampas manuales RM2.

IRC cuenta con su Rampa Manual Autobús Urbano – IRC, pero suministra Plataformas y Rampas de acceso a PMR también para autocar y microbús. Sus productos cubren todo el rango del mercado, según tipo de vehículo y posición.

OFERTA PMR PARA AUTOCAR

HIDRAL GOBEL ofrece para autocar plataformas verticales y de casete para servicio discrecional. Fabrica plataformas de casete para su colocación en escalera, bodega o bajo piso y son de tipo automático y semiautomático, en las que los pasamanos y el puente se manipulan de forma manual.

MASATS dispone para autocar de la gama de Elevadores KS7 tanto para situarse en escaleras como para ser instalado en puerta dedicada, y el elevador vertical KV5. Más recientemente lanzó el elevador KS8, que se sitúa bajo el piso.

IRC cuenta con varias plataformas de acceso a PMR para Autocar: PLS – Passenger Lift Services y BRAUN UVL. Puede instalar plataformas de cassette para bodega central, plataformas de cassette para ser instaladas encima del paso de ruedas en autocar y plataformas de cassette para ser instaladas detrás del primer escalón en autocar inter-urbano.

OFERTA PMR PARA MICROBÚS

HIDRAL GOBEL cuenta con equipos para microbuses: plataformas de casete bajo piso y verticales de dos brazos con diferentes configuraciones de plato, entre las que destaca la de plato partido horizontal y vertical compatibles con el nuevo reglamento 107.

“ESTE AÑO VEREMOS MUCHAS NOVEDADES DEL SECTOR EN LAS DOS DE LAS FERIAS PROFESIONALES DE REFERENCIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO: EUROPEAN MOBILITY EXPO EN PARÍS, Y FIAA, EN MADRID”

MASATS indica que sus rampas telescópicas y las manuales también pueden instalarse en minibuses. IRC cuenta con diferentes equipos para microbuses, como las plataformas de acceso a PMR CAR -OIL, RICON y AUTO-LIFT. Ofrece plataformas tipo cassette en Microbús, para ser instaladas debajo de bastidor en puerta trasera, y también para ser instaladas entre los pisos (bastidor y piso del vehículo), así como plataformas de dos brazos que se instalan en el interior del vehículo



Plataforma para autocar de IRC.

NOVEDADES DEL MERCADO PMR

HIDRAL GOBEL ha incorporado recientemente al mercado dos soluciones, mencionadas con anterioridad, bastante atractivas desde el punto de vista del cliente o usuario.

La primera es su doble rampa HGR COMFORT con la que se tiene una solución de 2 rampas, manual y eléctrica, en un conjunto completamente integrado en el suelo del vehículo superando el hándicap de ofrecer un producto protegido de los golpes en badenes y bordillos.

Como segunda novedad tenemos en el mercado nuestra plataforma de Casete Micro XC diseñada para

la colocación en vehículos tamaño furgón y que por sus componentes técnicas y económicas está teniendo bastante buena recepción por parte de los clientes.

MASATS presentó en 2019 el modelo de elevador KS8b para autocares, que se coloca sobre el paso de rueda, y en el que se ha optimizado el peso del sistema, manteniendo su fiabilidad y resistencia.

También el elevador vertical KV5 se ha actualizado a la versión KV5b, consiguiendo incorporar todos los elementos hidráulicos y control electrónico en el propio elevador. Con ello se facilita el montaje, manteniendo el buen funcionamiento ya contrastado en la versión anterior y sin perder ergonomía en el funcionamiento manual.



Rampa Hidral Gobel modelo VÍCOLI.

LOS ANCLAJES TAMBIÉN SON IMPORTANTES

Cuando hablamos de equipos de acceso PMR, no podemos olvidarnos de los sistemas de fijación y retención de silla de ruedas.

HIDRAL GOBEL sigue siendo el distribuidor de referencia en España para los sistemas de fijación de UNWIN.

IRC también distribuye anclajes sillas de ruedas y cinturones PMR de las marcas UNWIN y QSTRAINT

EXPERIENCIA EN ACCESIBILIDAD

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

 **IRC international railway co. s.l.**

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





MERCEDES-BENZ TOURISMO, TODO UN ACIERTO

EL NUEVO TOURISMO SE HA MOSTRADO COMO GRAN Y DIGNO SUCESOR DEL TRAVEGO

EL NUEVO TOURISMO NO SOLO DESTACA POR SU ELEGANTE DISEÑO, TAMBIÉN POR SU COMPLETO EQUIPAMIENTO, SOBRE TODO EN SEGURIDAD DONDE PODEMOS AFIRMAR QUE ACTUALMENTE HAY POCOS AUTOCARES CON TAN ALTO NIVEL

La nueva gama Turismo de Mercedes-Benz está disponible en cuatro versiones: dos de dos ejes con una distancia de 12.295 mm y 13.115 mm, y otras dos de tres ejes, con una distancia de 13.115 mm y 13.935 respectivamente. Tenemos pues un total de tres distancias disponibles, ya que la versión de 13 metros se ofrece tanto en dos como en tres ejes.

Todos los modelos tienen en común la misma altura que en el caso del nuevo Turismo es de 3,64 metros. Esto unido a una extraordinaria cadena cinemática, con dos motores disponibles y cinco escalones de potencia, le confiere a la nueva gama Turismo una enorme flexibilidad. El Turismo puede llevar los motores OM936 de 7,7 litros y 260 kw (354 cv) y OM470 de 10,7 litros, esta última versión con cuatro escalones de potencia disponibles, 265 kw (360 cv), 290 kw (394 cv), 315 kw (428 cv) y 335 kw (456 cv).

A FAVOR

- Prestaciones
- Confort de marcha
- Sistemas de seguridad

EN CONTRA

- Diseño luces interiores
- Visibilidad de los espejos con los parasoles abiertos

SISTEMAS DE SEGURIDAD

Sobresale en su equipamiento la última evolución del Active Brake Assist 4, más conocido como ABA4. Es el primer servofreno de emergencia para autocares capaz de iniciar una maniobra de frenada como reacción a la presencia de peatones y iniciar la frenada e incluso frenar hasta detener el autocar tanto con obstáculos fijos como móviles.

También destaca el nuevo asistente de giro Sideguard Assist, que nos advierte de la presencia de peatones, ciclistas y obstáculos fijos al efectuar giros a la derecha o cambios de carril a la derecha. Así, evita las posibles colisiones ocasionadas por los ángulos muertos del autocar.

A estos dos equipos se suman los sistemas de seguridad habituales como son el programa electrónico de estabilidad (ESP), sistema de control de

tracción (ASR) servofreno de emergencia (BAS), detector de carril (SPA), control de presión de neumáticos (TPM), Tempomat con regulación de distancia (ART), Predictive Powertrain Control (PPC) Ecco Driver Feedback (EDF) Attention Assist (AtAs), el sistema patentado Front Collision Guard (FGC) y una seguridad pasiva sin precedentes, su estructura ligera y muy resistente que cumple ya la futura norma UN ECE R66.02. Además se incluye de serie un equipo de detección y extinción de incendios en el compartimento motor y en el puesto de montaje del calefactor de la calefacción, y para mayor seguridad también dispone de un sistema de detección de humos en el maletero con visualización desde el puesto de conducción.

EL EXTERIOR DEL TOURISMO

Posiblemente estamos delante de unos de los mejores diseños de autocar en muchos años, en el que se juntan elegancia y eficiencia. Su diseño exterior no solo es elegante, también es altamente eficiente y aerodinámico gracias a su espectacular coeficiente de tan solo 0,33 cx.

Del frontal destaca su gran superficie acristalada flanqueada por dos elegantes y efectivos espejos retrovisores. A ambos lados se sitúan unos grupos ópticos de tecnología BiXenon para sus luces principales, y para el resto, luz antiniebla, luz de giro y luz de circulación diurna en tecnología LED.

Del lateral destacan varios aspectos como los carenados de los espejos frontales y el carenado del techo, el cual no solo disimula el equipo de climatización situado en el techo, también cumple una gran función aerodinámica al igual que ocurre con la suavidad de sus líneas laterales, que redundan en un significativo ahorro de combustible.

Tanto las puertas de acceso al interior del habitáculo de pasajeros, como los portones de acceso a los maleteros y elementos mecánicos, han sido mejorados y donde más se ha hecho hincapié es en los accesos principales los cuales han sido modificados para asegurar un cierre estanco y evitar los clásicos y molestos ruidos aerodinámicos.

También destaca su alta capacidad del maletero que puede llegar hasta los 12,1 m3, pero en la unidad probada al llevar aseo incorporado era de 11 m3.

Otro aspecto destacable del exterior del nuevo Turismo es la gran superficie acristalada perfectamente integrada, con dobles lunas tintadas que no solo aportan elegancia también eficiencia y confort, ya que nos aíslan de la luz directa, a la vez que se consigue una mejor insonorización y confort interior. La trasera del nuevo Turismo es posiblemente la parte que más se aleja por diseño del modelo anterior, ya que se han abandonado las líneas rectas clásicas del anterior modelo por unas trazas curvilíneas, más estilizadas, con unas curvaturas que a su vez dan la sensación de crear una trasera de tres cuerpos perfectamente fusionados en uno solo, flanqueado en su parte superior por una estilizada luna trasera.

KM. TOTALES	MEDIA	V/MEDIA
244	26,6 L/100	61,5 KM/H

CONSUMO		
→ Tramo	l/100	vel/media
→ Alcalá de Henares – Sacedón	27,6 L/100	73 km/h
→ Sacedón – Almadrones	32,6 L/100	64 km/h
→ Almadrones – San Fernando	18,5 L/100	86 km/h

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Modelo: MB O470
- Nº de cilindros: 6 en línea
- Cilindrada: 10.677 cm³
- Potencia máxima: 335 kw (456 CV) a 1600 rpm
- Par motor: 2200 Nm a 1100 rpm

TRANSMISIÓN

- Caja de cambios: MB GO 250-8 PowerShift
- Velocidades: 8 velocidades + marcha atrás
- Tipo de cambio: Automatizado
- Relación de grupo: i = 3,583

EJES

- Delantero: ZF/RL-75E
- Trasero 1: MB R0440

SUSPENSIONES

- Delantera: 2 fuelles neumáticos
- Trasera 1: 4 fuelles neumáticos
- Barra estabilizadora: Delantera y trasera

FRENOS

- Tipo: Neumático de discos delanteros
..... y traseros, EBS
- Sistemas de asistencia: ABS, EBS, ESP, ASR, ABA4,
..... AtAs ART, PPC
- De estacionamiento: Neumático y muelle
- Ralentizador: Hidráulico por agua Voith

OTROS

- Llantas: 22,5 x 8,25"
- Ruedas: 295/80 R 22,5
- Depósito de combustible: 480 l
- Depósito de Adblue: 40 l
- Plazas: Versión probada 48 plazas
- Capacidad máxima: 57 plazas
- Capacidad maletero: 12,1 m3 sin baño, 10,9 m3 con baño



EL INTERIOR DEL TOURISMO

Cuenta con dos accesos, con unos cómodos peldaños iluminados. El interior se ha pensado para que tanto el conductor como los pasajeros tengan un espacio cálido y agradable, con un diseño moderno, atractivo y elegante.

El espacio para los pasajeros tiene una extraordinaria luminosidad natural, gracias a la gran superficie acristalada y un interior amplio y diáfano. En cuanto a la iluminación nocturna dispone de unos puntos de luz situados transversalmente en el techo. Las nuevas butacas Softline, además de ser reclinables y desplazables hacia el pasillo, cuentan con mesita plegable y reposapiés situados sobre tarima que permite tomar asiento y levantarse cómodamente. Otra novedad son las nuevas salidas de aire situadas sobre los asientos, unos nuevos módulos de confort con marco decorativo a elegir. Esto, unido a un potente climatizador de 35 Kw, garantiza una temperatura idónea en cada momento.

El nuevo Tourismo cuenta con el sistema de entretenimiento a bordo Coach Multimedia System, que se controla desde el puesto de conducción, el cual agrupa la radio, el DVD, el sistema de navegación, además de disponer de tres monitores de 19 pulgadas situados a lo largo del interior. Cada pasajero puede configurar su programación individual conectando sus propios dispositivos al Coach Media Router. De este modo también se pueden utilizar internet y descargar contenidos. Para el suministro eléctrico de estos equipos se dispone en cada riel del asiento de doble enchufe de 230 V y en la pared lateral de cada fila de asientos de dos puertos USB.

ESPECTACULAR PUESTO DE CONDUCCIÓN

El puesto de conducción, que también es de nuevo diseño, dispone de dos tipos diferentes de cuadros de mandos según el uso del autobús. Si es destinado a servicio regular de viajeros disponemos de un salpicadero específico, denominado Basic Plus, que cuenta con un soporte para mesitas de cobro y sistemas de venta de billetes. La unidad probada venía con el puesto de conducción denominado "Confort Plus", más idóneo para el uso clásico de autocar, como son los servicios dis-

crecionales y grandes viajes de placer. Básicamente los dos comparten un diseño básico idéntico que incluye volante multifunción y el nuevo panel de instrumentos con visualizador TFT en color, que nos proporciona todo tipo de información, la cual se controla cómodamente desde los botones situados en el volante y gracias a su generoso tamaño se puede visualizar sin prácticamente perder la vista de la carretera. Flanqueado por unos elegantes diales, el diseño del puesto de conducción está orientado a que todo sea accesible e intuitivo y tenga una ergonomía perfecta, lo que permite una excelente visibilidad, tanto de los instrumentos de control como del exterior.

La cómoda butaca del conductor, de forma curvilínea de lado a lado del frontal, permite incorporar una generosa nevera en el lado del asiento del guía, sin mermar para nada su elegante diseño, y los mandos de control quedan integrados todos por debajo de la curvatura, aportando orden y eficiencia.

LA VERSIÓN PROBADA: TOURISMO M/2

De la extensa gama Mercedes-Benz Tourismo hemos tenido la oportunidad de probar la versión de 13,10 metros y dos ejes, el Tourismo M/2, configurado para una MMA de 19,5 Toneladas, masa máxima vigente en la actualidad para autocares de dos ejes. A esto se le une una disminución de peso de 200 kg respecto a la anterior versión de el Tourismo, lo que permite embarcar a bordo todos los sistemas de seguridad, tanto activos como pasivos sin mermar la capacidad de carga, es más, en este caso esta aumenta y a su vez, tampoco merma su ocupación interior. La unidad probada venía con una configuración de tan solo 48 plazas aunque la capacidad máxima disponible es de 57 plazas, con lo que se consigue una comodidad interior nada despreciable.

CADENA CINEMÁTICA PROBADA

El motor probado está a la su altura. Se ha optado por el excelente OM470, un seis cilindros en línea de 10,7 litros que desarrolla una potencia de 335 Kw (456 cv) y un par máximo de 2200 Nm, con sistema de inyección Common Rail que a su vez incorpora el exclusivo sistema flexible de inyección X-Pulse con amplificación de presión, el sistema de depuración de gases combina la técnica SCR con inyección de AdBlue, recirculación refrigerada de gases de escape, catalizador por oxidación, filtro de partículas y catalizador SCR con lo que cumple ampliamente la normativa de emisiones Euro 6D.



RECORRIDO

→ San Fernando – Sacedón	94 km.	Autovía A2 N-320
→ Sacedón – Almadrones	71 km.	Nacional N-204
→ Almadrones – San Fernando	79 km.	Autovía A2
→ TOTAL	244 km.	

Para transmitir la fuerza a los ejes disponemos de un cambio de marchas automatizado de ocho marchas Mercedes GO 250-8 PowerShift junto con un retarder hidrodinámico operado por agua VOITH VR115E de alta eficiencia y bajo mantenimiento, con una desmultiplicación del eje trasero de $i = 3,583$ lo que permite circular a 100 km/h con la marcha larga engranada a un régimen de tan solo 1.189 rpm. Con esta desmultiplicación se consigue un consumo austero y a la vez es muy silencioso.

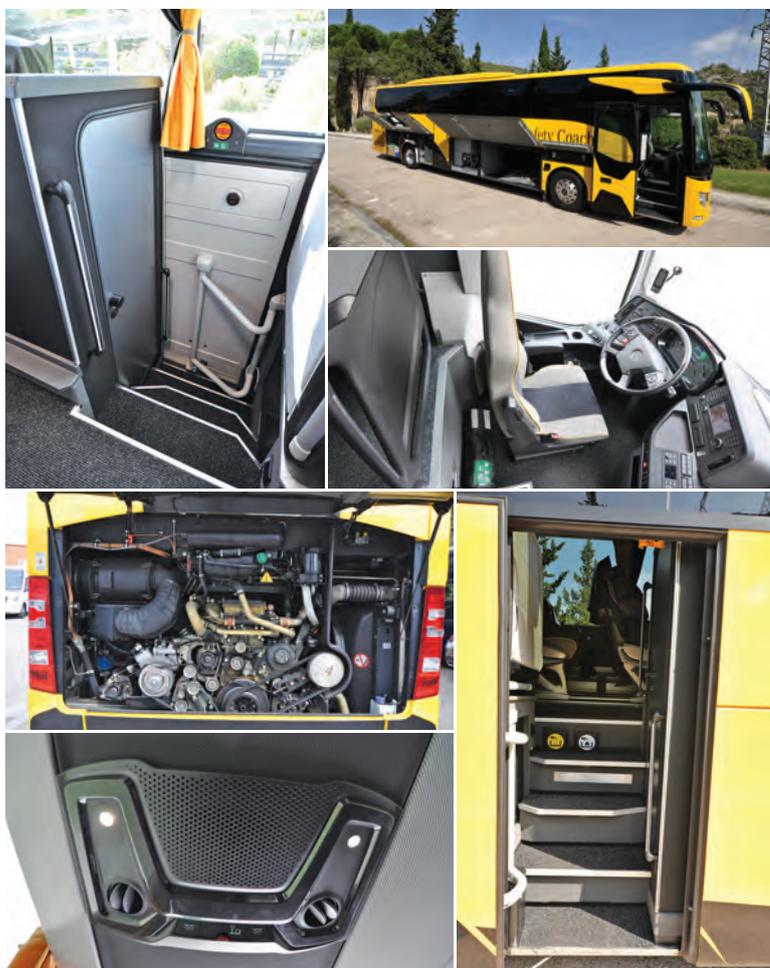
EN RUTA CON EL TOURISMO

La unidad probada venía lastrada casi al total de peso máximo autorizado, ya que en la versión de dos ejes es de 19,5 Toneladas y el vehículo de pruebas venía con 19 toneladas. Aun así sus resultados han sido muy buenos, con un consumo medio de 26,6 l/100 para una distancia total de 244,5 Km. Los resultados podían haber sido algo mejores, pero al efectuar la prueba un viernes y en hora punta se perjudicó bastante al consumo. Sin embargo vimos en acción sus prestaciones y sistemas de seguridad.

Hemos dividido en tres tramos nuestra prueba. La primera parte la realizamos entre San Fernando y Sacedón, con una distancia de 94 Km combinados entre autovía y carretera nacional de tipo 90, con un consumo de 27,6 l/100. En el tramo de autovía el tráfico era muy denso y el tempomat con regulador de distancia (ART) actuó constantemente lo que también perjudica al consumo ya que te impide mantener una velocidad de cruceo continua. Una vez en carretera con apenas tráfico, el nuevo Turismo demostró de lo que está hecho, con una gran capacidad de retención por dura que sea la bajada, muy estable en curvas cerradas y un extraordinario escalador. Gracias al tempomat y el sistema PCC, que predice la ruta a través del GPS anticipando los cambios de marcha que le preparan para subir una gran pendiente, se nota que el solo se adapta a la dura orografía, con lo que sube con más eficiencia tanto en consumo como en velocidad media, consiguiendo una medias muy buenas.

El segundo tramo y más exigente es el comprendido entre Sacedón y Almadrones. El Turismo se comportó extraordinariamente bien, con una distancia de 71,3 Km y un consumo medio de 32,6 l/100. Puede parecer algo alto, pero hay que tener en cuenta lo duro del trazado y el peso del vehículo, aun así se obtuvo una velocidad media de 64 km/h, con lo que con estos datos, la media llega a ser hasta muy buena.

La tercera parte de la prueba entre Almadrones y San Fernando fue realizada en autovía, con una distancia de 79 Km, un consumo de 18,5 l/100 y una velocidad media de 86 km/h, unos datos que no están nada mal, pero si se vieron algo perjudicados por el denso tráfico de un viernes al mediodía. La primera zona de este tramo la realizamos con un tráfico bastante fluido con lo que el nuevo Turismo demostró sus grandes dotes rodadoras y la gran calidad del mismo, ya que gracias a su excelente construcción no se perciben en ningún momento los clásicos



ruidos aerodinámicos, lo que demuestra la calidad del nuevo Turismo. A medida que nos íbamos acercando a la provincia de Madrid el tráfico iba en aumento y con ello mermaba la velocidad media y perjudicaba el consumo, pero no hay mal que por bien no venga, ya que gracias a las retenciones tuvimos la oportunidad de probar in situ varios sistemas de seguridad embarcados, además de su alta efectividad y eficiencia. Lo más destacable fue tener activado el Tempomat con regulación de distancia (ART), y llevar incorporado como novedad la función adicional de asistencia en retenciones y ayuda al arranque, Attention Assist (AtAs), que hace detener al Turismo detrás del vehículo que nos precede. Si este arranca en menos de tres segundos de haberse retenido, inicia automáticamente la marcha, y siempre respetando una distancia de seguridad. Si el tiempo de arranque es superior a tres segundos, solo pulsando un botón situado en el volante multifunción este reanuda la marcha de forma autónoma. Tuvimos que dar por finalizada la prueba a la altura de Alcalá de Henares debido a las altas retenciones que había, ya que estas perjudicarían enormemente los consumos y velocidad media. El nuevo Turismo es digno sucesor del Travego y todo un acierto.



ANTONIO JULIÁ
JEFE DE PRUEBAS DE AUTOBUSES
Y AUTOCARES DE VIAJEROS

Ángel Garrido, consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, Ignacio Aguado, Vicepresidente del Gobierno regional, y María José Martínez de la Fuente, alcaldesa de Aranjuez.



AISA INTRODUCE LA ELECTROMOVILIDAD EN LA LOCALIDAD MADRILEÑA DE ARANJUEZ

TRAS SU PRUEBA, PONDRÁ EN CIRCULACIÓN UN AUTOBÚS 100% EN LA LOCALIDAD MADRILEÑA

LA COMUNIDAD DE MADRID INCORPORARÁ ANTES DE FIN DE AÑO EL PRIMER GRAN AUTOBÚS 100% ELÉCTRICO Y CON ALTA CAPACIDAD DE LA FLOTA INTERURBANA DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID, QUE FUNCIONARÁ EN UNA DE LAS LÍNEAS QUE RECORRE EL CASCO HISTÓRICO DE ARANJUEZ

Este vehículo es el primero 100% eléctrico de alta capacidad que se prueba en las líneas interurbanas y urbanas de los municipios de la Comunidad de Madrid, a excepción de Madrid ciudad. El objetivo de estas pruebas es comprobar la eficiencia y adaptabilidad de este autobús al entorno urbano del municipio. Para ello, recorrerá los itinerarios de las cuatro líneas urbanas de Aranjuez durante los días de prueba.

Ignacio Aguado, Vicepresidente del Gobierno regional, ha calificado de "hito en materia de movilidad" la puesta en marcha de este autobús en la Comunidad de Madrid, "el primer bus eléctrico de gran capacidad en toda España y uno de los primeros en Europa". Tras su presentación en Aranjuez, el vicepresidente ha recalcado que "el Ejecutivo regional está cumpliendo con el compromiso de apostar por la movilidad y por la sostenibilidad", dos áreas "en las que no nos podemos quedar atrás como sociedad".

PROGRESIVA IMPLANTACIÓN DE AUTOBUSES ELÉCTRICOS

Ha señalado que estamos evolucionando hacia una sociedad que quiere moverse "rápido, de forma barata y segura, y de forma medioambientalmente sostenible". Para el Gobierno regional, apostar por la movilidad sostenible es una oportunidad real para evolucionar, además, hacia un transporte público eficiente, sostenible, cómodo y atractivo que contribuya a descongestionar calles y carreteras. Por este motivo, desde la administración pública "tenemos que trabajar por vehículos como éste, eléctrico y de gran capacidad". Aguado ha felicitado a los vecinos ribereños por contar con un autobús de estas características, con mayor eficiencia y rapidez en los desplazamientos y sin ruido. Su puesta en servicio en Aranjuez servirá de impulso para la implantación progresiva de buses 100% eléctricos en líneas de transporte de viajeros de los municipios de la Comunidad de Madrid.

COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA

"Espero que este proyecto suponga la primera piedra de una serie de inversiones en movilidad eléctrica que se puedan extender por toda la Comunidad de Madrid", ha destacado el vicepresidente tras poner en valor la colaboración público-privada para impulsar la integración en la red de transportes de este autobús 100% eléctrico. "No queremos que nadie en la Comunidad de Madrid se sienta lejos de ningún sitio", ha añadido.



EMT MADRID TENDRÁ 200 AUTOBUSES ELÉCTRICOS EN 2023

EL OPERADOR HA PRESENTADO LA ÚLTIMA GENERACIÓN DE BUSES ELÉCTRICOS DE IRIZAR

EMT Y AYUNTAMIENTO DE MADRID HAN PREVISTO INCORPORAR A LA FLOTA MUNICIPAL UNOS 50 AUTOBUSES ELÉCTRICOS CADA AÑO HASTA ALCANZAR EL NÚMERO TOTAL DE 200 VEHÍCULOS EN 2023. AHORA HAN LLEGADO 20 NUEVAS UNIDADES "CERO EMISIONES" DE IRIZAR

La Empresa Municipal de Transportes de Madrid y el fabricante Irizar presentaron la segunda generación de autobuses eléctricos de la marca. Se incorporan 20 de estos vehículos, con los que la flota de EMT Madrid eleva a 82 el número de autobuses eléctricos. Todos ellos son vehículos de 12 metros. Pasaron el periodo de pruebas en Madrid en diciembre de 2019. Diez de estos autobuses ya están operando desde el pasado 22 de enero en las líneas 1 y 26 de EMT.

NUEVAS "LÍNEAS CERO"

Los 10 autobuses restantes van a incorporarse al servicio de las denominadas nuevas líneas 'cero' que - de norte a sur y de este a oeste - van a recorrer la capital muy próximamente, tal y como el Ayuntamiento de Madrid anunció hace unos días.

NUEVA GENERACIÓN DEL IRIZAR IE BUS

La aventura conjunta de EMT e Irizar se inició en febrero 2017 con la llegada de la primera generación del modelo i2e a Madrid, un pedido compuesto por un total de 15 autobuses. El Irizar ie bus es el primer autobús urbano integral de tamaño estándar completamente eléctrico y "cero emisiones" que presta servicio con viajeros en la flota de EMT desde que la empresa municipal comenzó a hacer ensayos con vehículos propulsados eléctricamente.

La novedad de esta segunda generación de eléctricos reside en el nuevo sistema de propulsión eléctrica a base de baterías de Ion-Litio, más fiables y con un rango de funcionamiento más amplio. Además, estas baterías, con respecto a las de sodio-níquel, requieren un menor tiempo de carga (unas 3-4 horas).

La última generación de eléctricos de Irizar que ha llegado a Madrid son también vehículos estándar con capacidad para 75 pasajeros (28 sentados incluyendo 4 plazas "jumbo"). Están propulsados por un motor de hasta 230 kW alimentado por 5 paquetes de baterías de Ion-Litio, que proporcionan una autonomía de entre 200 y 250 kilómetros, dependiendo del ciclo de conducción y de las condiciones atmosféricas. Esto equivale a unas 17 horas circulando con un tráfico denso como el de Madrid.



SPRINTER CITY 75: EL GRAN MINIBÚS

IMPRESIONANTE POR SU DISEÑO, POR SU TECNOLOGÍA Y SU ACCESIBILIDAD

HEMOS PROBADO LA NUEVA SPRINTER CITY 75, LA MÁS LLAMATIVA DE LAS 16 VERSIONES QUE SE ESPERA QUE TENGA LA NUEVA GAMA

La City 75 es posiblemente la versión que más llama la atención de la nueva Sprinter, y no solo por su extraordinario diseño exterior. Pocos minibuses derivados de furgonetas suelen tener una longitud de 8,5 metros, y un peso máximo autorizado de 6.800 kilos, y con solo dos ejes (ya que la antigua versión era de tres ejes). En este caso se ha optado por un novedoso y exclusivo eje trasero de ruedas gemelas de nueva ejecución con una masa máxima autorizada por eje de 5 toneladas. Esto unido a un eje delantero reforzado apto para 2,1 toneladas, con una distancia entre ejes de 5100 mm, confiere a la nueva Sprinter una robustez y maniobrabilidad sin igual, además de una elevada capacidad interior, ya que puede albergar hasta 38 plazas.

Para poder mover la nueva Sprinter con soltura y eficacia hace falta un motor a su altura, y desde luego que lo está. Se ha optado por el reputado motor OM 651, un cuatro cilindros de 2143 cc y 120 kw (163 cv) y un par motor de 360 Nm junto a una caja de cambios automática con convertidor de par y siete marchas 7G-Tronic Plus y freno eléctrico Telma AF 30-35 accionado desde el pedal del freno. Se trata

A FAVOR

- Puesto de conducción
- Accesibilidad
- Confort de marcha
- Prestaciones

EN CONTRA

- Accesibilidad llave de contacto

de una combinación ideal para moverse con total soltura y ligereza por nuestras ciudades sea cual sea su configuración urbana.

EL DISEÑO DE LA NUEVA SPRINTER CITY 75

La nueva Mercedes-Benz no solo llama la atención por su gran volumen y soltura al verla en movimiento, también por su extraordinario y elegante diseño. Uno de sus grandes secretos aparte del nuevo eje trasero es el excelente diseño de su carrocería, la cual le confiere esa imagen tan característica de las Sprinter. La base de su estructura está formada por un chasis idéntico al resto de la gama, pero solo hasta la altura de la puerta del conductor, situada ésta a la altura del montante B. Después viene el gran secreto de la nueva Sprinter City 75 y no es otro que un excelente bastidor integral independiente autoportante, el cual adopta el ancho de carrocería de la Sprinter con tan solo 2020 mm, lo que le aporta

agilidad, robustez y ligereza, permitiendo un gran volumen de carga y capacidad.

Con un frontal claramente Sprinter y el diseño suave de sus líneas destacan su elegante parrilla en negro con unas estilizadas tiras cromadas y el logo de la estrella en el centro, flanqueado por grupos ópticos de tecnología LED. La única variación en el frontal en comparación con una Sprinter normal es la luna frontal, de mayor altura, con lo que el indicador de línea queda perfectamente integrado en su parte superior. La trasera, al igual que el frontal, es el habitual en la Sprinter. Los laterales destacan por su asimetría y una gran superficie acristalada que se fusiona perfectamente con la parte frontal y trasera.

ACCESIBILIDAD INIGUALABLE

Lo que realmente llama la atención a primera vista es su longitud, de nada más y nada menos que 8,5 metros, junto a una accesibilidad inigualable en un minibus. Gracias al excelente chasis disponemos de dos cómodos accesos: uno situado en la parte trasera (de una sola hoja con dos escalones de acceso) y el acceso principal situado en la parte delantera de la zona de pasajeros (de gran amplitud, con dos hojas de apertura eléctrica sin escalones y con una distancia del suelo de tan solo 270 mm). Con esta altura es posible prescindir de la costosa función de inclinación, con lo que su accesibilidad es realmente extraordinaria.

SU INTERIOR

Una vez dentro descubrimos un interior amplio, luminoso y de gran capacidad (16 asientos y capacidad máxima de 38 plazas) con un formato Low-Entry en el que destaca la gran plataforma plana situada en el acceso delantero, con un alto grado de flexibilidad, ya que en ella hay dos filas de dos butacas y espacio para otros cinco asientos abatibles. Además puede albergar una silla de ruedas o un carrito de bebé, y si estas plazas no se usasen, en dicha plataforma hay espacio para albergar hasta 26 plazas de pie, de ahí el secreto de su gran capacidad.

Para acceder a la zona de asientos disponemos de dos pequeños y cómodos escalones que nos llevan a través de un pequeño pasillo intermedio a uno de los 12 asientos situados en la plataforma superior y desde la cual se puede descender por la parte posterior de forma cómoda y segura.



KM. TOTALES	MEDIA	V/MEDIA
30 KM	21,2 L/100	18 KM/H

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Modelo: MB OM651
- N° de cilindros: 4 en línea Cilindrada: 2143 cm³
- Potencia máxima: 120 Kw (163cv)

TRANSMISIÓN

- Caja de cambios: MB 7G-TRONIC
- Velocidades: 7 velocidades + marcha atrás
- Tipo de cambio: Automatica con convertidor de par

SUSPENSIONES

- Delantera: ballestas
- Trasera: Fuelles neumáticos
- Barra estabilizadora: Delantera y trasera

FRENOS

- Tipo: Neumático de discos delanteros
..... y traseros
- Sistemas de asistencia: ABS, AEBS, ESP, ASR, SPA, ENR
- De estacionamiento: Neumático y muelle
- Ralentizador: TELMA AF 30/35

OTROS

- Ruedas: 215/75 R 17,5
- Plazas: Sprinter City 75 38 plazas

RECORRIDO

→ Torrejón, línea C1	17 km	Torrejón
→ Línea 220 Torrejón San Fernando	13 km	
→ Total	30 KM	

CONSUMO

→ Tramo	l/100	vel/media
→ Torrejón, línea C1	23,7 l/100	14 Km/h
→ Línea 220 CRTM	17,3 l/100	35 Km/h



NUEVO PUESTO DE CONDUCCIÓN

Otro aspecto novedoso de la nueva Sprinter City 75 es su nuevo puesto de conducción, cómodo, ergonómico y con una accesibilidad sin igual, adaptado a los nuevos tiempos, con volante multifunción de cuero con numerosas funciones, una pantalla multifunción entre las dos esferas de fácil lectura y otra pantalla de alta definición situada en la consola central en formato de 7,0 ó 10,25 pulgadas, incluyendo el novedoso sistema multimedia Mercedes-Benz User Experience MBUX como el que actualmente se incorporan en la gama de turismos.

A esto se añaden los sistemas de asistencia a la conducción, como el asistente de viento lateral hasta el asistente activo de distancia DISTRONIC, el servofreno de emergencia activo y el detector de cambio involuntario de carril.

Otro punto representativo en el puesto de conducción de la versión urbana de la Sprinter es la situación de la unidad de mandos específicos para autobuses urbanos situada encima de la consola central, con una accesibilidad extraordinaria como ocurre en todos los aspectos del gran minibús, la Mercedes-Benz Sprinter City 75.

EN RUTA CON LA SPRINTER CITY 75

Como viene siendo habitual cuando probamos un vehículo urbano, recreamos primero una línea urbana de Torrejón de Ardoz (en este caso una de las

Circulares, ya que su recorrido tiene una distancia óptima y es realmente exigente) y después una pequeña línea interurbana entre Torrejón y San Fernando de Henares, con una distancia total de la prueba de 30 kilómetros. Su consumo medio entre ambas fue de 21,2 l/100 y una velocidad media de 18 km/h, unos resultados muy buenos para un vehículo lastrado con un peso total de 5.700 kilogramos. Para la primera parte de la prueba hemos recreado la línea Circular A, con una distancia de 17 kilómetros, un consumo medio de 23,7 l/100 y una velocidad media de 14 km/h. Lo primero que notamos una vez sentados en el puesto de conducción es su gran comodidad y una excelente visibilidad con un salpicadero excelente y accesible, excepto la llave de contacto que está situada bajo el programador de línea, un poco más incómoda, aunque solo hay que activarla una vez, ya que el arranque y paro se hace a través de un pulsador situado en el salpicadero.

Una vez en ruta se nota la alegría de su propulsor, el cual mueve con total soltura la Sprinter que a pesar de su longitud y peso se muestra ágil y resolutive. Eso sí, hay que hacer hincapié en lo duro que es el recorrido urbano por Torrejón, ya que para reducir la velocidad en el casco urbano se ha recurrido a la implantación en muchas zonas de badenes reductores de velocidad y pequeñas rotondas en los cruces, con lo que en una distancia muy pequeña, nos encontramos parada de autobús, badén, paso de cebray ceda el paso para acceder a la pequeña rotonda, lo que merma mucho la velocidad media y perjudica bastante al consumo, ya que el arranca y para es constante. Sin embargo, no resulta nada dificultoso para la Sprinter, siendo de gran ayuda a la conducción su excelente caja de cambios automática, la cual facilita enormemente la conducción en estas condiciones tan duras, pero a la vez con gran comodidad para los pasajeros gracias a su excelente suspensión, por lo que a pesar de las adversidades la Sprinter City 75 se muestra muy resolutive en entornos urbanos.

La segunda parte de la prueba la realizamos entre Torrejón y San Fernando con un recorrido interurbano, con una distancia entre ida y vuelta de 13 kilómetros y un consumo de 17,3 l/100 y una velocidad media de 35 km/h. Si en entornos urbanos se muestra resolutive, en el entorno interurbano no se queda atrás. Es realmente perfecto para pequeños recorridos interurbanos de capacidad media, con unas prestaciones excelentes y una comodidad difícil de superar haciendo de la Sprinter un gran minibús altamente flexible y eficiente.

TIENE UNA LONGITUD DE 8,5 METROS Y UN PESO MÁXIMO AUTORIZADO DE 6.800 KILOS CON SOLO DOS EJES



ANTONIO JULIÁ
JEFE DE PRUEBAS DE AUTOBUSES
Y AUTOCARES DE VIAJEROS



GRUPO CHAPÍN CRECE CON VOLVO

VOLVO BUSES ENTREGA 5 NUEVOS AUTOCARES B11R A GRUPO CHAPÍN

LA EMPRESA DE TRANSPORTE MADRILEÑA RENUEVA SU CONFIANZA CON LA FIRMA SUECA CON LA COMPRA DE CINCO NUEVOS AUTOCARES VOLVO B11R CON CARROCERÍA IRIZAR I6 S

Estas unidades se unirán a la flota del Grupo Chapín para su uso en servicio discrecional para empresas, colegios, rutas turísticas y clientes particulares. Grupo Chapín lleva compartiendo su trayectoria con Volvo Buses desde 1999. Estos 20 años se fortalecen con la operación de compra de cinco Volvo B11R. Con ellos, la empresa de autocares y servicios adaptados ha ampliado su flota hasta los 128 autocares y alcanza los 22 pertenecientes a esta firma.

LOS CINCO NUEVOS VOLVO DE GRUPO CHAPÍN

Los nuevos B11R con carrocería Irizar I6 S y motor Euro 6 de bajo consumo, se destinarán a rutas de transporte discrecional para fábricas, universidades, colegios, centros especiales, centros de día, residencias, clubes, asociaciones, agencias, entre otros servicios.

La flota del Grupo Chapín está compuesta por autobuses que apuestan por la seguridad y el confort. Con capacidad para transportar desde 9 a 74 pasajeros, ofrecen servicios de traslado en autocar o minibus por todo el territorio español y parte de Europa, llegando a ciudades como Roma o París. Los nuevos vehículos

Volvo B11R ayudarán a esta empresa a rentabilizar sus rutas, gracias a su motor de 11 L de elevada eficiencia energética. Además, estos modelos cuentan con equipamiento especial con butacas de piel, mesita, reposapiés, W.C y plataforma para mejorar la experiencia de los pasajeros.

VOLVO B11R

El Volvo B11R es un autocar versátil, con un par sólido y una maniobrabilidad óptima para rutas de media y larga distancia. Asimismo, este modelo está disponible en versión de dos o tres ejes, de manera que se adapta a las necesidades de cada cliente. También incluye exclusivos sistemas de asistencia al conductor como pueden ser la advertencia de colisión con frenada de emergencia, el control de crucero adaptativo, la asistencia para permanencia en el carril, etc.

GRUPO CHAPÍN

Fundada en 1979, Grupo Chapín, es actualmente una de las compañías de transporte de autocares referentes en España tanto por su seguridad, como por la calidad y amplitud de su flota, de la que más de 30 autocares están especialmente adaptados para personas de movilidad reducida (PMR), y vehículos de lujo (VIP). El grupo madrileño tiene una antigüedad media de la flota inferior a 4 años y seguirá contando con los modelos de Volvo para su continua renovación.



EL AMB DOTA CON 26 MILLONES AL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE 2020-2023

La AMB destinará 6 millones de euros para subvenciones dirigidas a autónomos con bajos ingresos del ámbito de la distribución urbana de mercancías y con vehículos sin etiqueta, con el objetivo de financiar parcialmente la renovación de estos vehículos. El organismo regulará las zonas de descarga urbana de mercancías (DUM) y creará una app para el sector de la logística. Para impulsar la bicicleta, seguirá construyendo infraestructura reciclable y la Bicivia, creará nuevos aparcamientos seguros asociados al Bicibox y lanzará nuevas subvenciones de 250 euros para la compra de bicis eléctricas. La AMB también ampliará la red de electrolinerías para los vehículos particulares, y electrificará cocheras y puntos de recarga.



TENERIFE BUSCA UN MODELO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

TITSA organizó unas Jornadas sobre Movilidad Sostenible- Pura Causalidad. El acto reunió a técnicos y expertos en transporte público. El vicepresidente y consejero insular de Carreteras, Movilidad e Innovación del Cabildo de Tenerife, Enrique Arriaga, aseguró que desde este órgano se está liderando la implantación de medidas con las que mejorar la red viaria y las condiciones del transporte público. El gerente de Titsa, Jacobo Kalitovics, hizo hincapié en el proceso de renovación de la flota y solicitó más carriles exclusivos y preferencia semafórica. La gerente de Autobuses Urbanos de Vitoria-Gasteiz (Tuvisa), María José Ajuriaguerra, destacó la necesidad de garantizar la equidad en el servicio del transporte público y priorizar el carril bus, la doble parada, la preferencia semafórica y la intermodalidad en la capital vasca. El director gerente de Dbus (Autobuses de Donostia), Igor González Aramburu, señaló el buen uso de las nuevas tecnologías como un factor diferenciador del transporte público, así como un sistema tarifario integral. Miguel Ángel Rodríguez Ramírez, gerente de Guaguas Municipales, habló del proyecto de la Metroguagua como instrumento de cambio del modelo de movilidad. El director de Planificación de la EMT de Valencia (Empresa Municipal de Transporte de Valencia), Gabriel Izquierdo, destacó la importancia de recuperar el espacio público, la bicicleta como transporte alternativo y la optimización del transporte público.



JOSÉ LÓPEZ-TAFALL, NUEVO DIRECTOR GENERAL DE ANFAC

La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) ha celebrado su Asamblea General, en la que se ha decidido prolongar el periodo de mandato del actual presidente, José Vicente de los Mozos, hasta finales de 2020 por la especial relevancia que tiene, en este momento, dar continuidad a los proyectos iniciados en el último año, como el Plan AUTOMOCION 2020-40. Además se ha hecho oficial el nombramiento de José López-Tafall como nuevo responsable ejecutivo de la asociación, donde ocupará el cargo de director general.

López-Tafall es Licenciado en Ciencias Económicas por la Universidad del País Vasco. Ingresó por oposición en el Cuerpo Superior de Técnicos Comerciales y Economistas del Estado en 1989. Hasta la fecha, es director de regulación de Acciona, puesto que ocupa desde mayo de 2011 y en donde ha trabajado intensamente en materias de transición energética y ecológica, en España y en Europa. Su conocimiento en temas de transición ecológica se completa con su experiencia en el ámbito asociativo como presidente de la Asociación Empresarial Eólica (AEE), vicepresidente de Windeurope y miembro de la Junta Directiva de SEOPAN, entre otros. Antes de trabajar en Acciona, ocupó distintos cargos en el Ministerio de Economía y Hacienda, Retevisión, Auna, y Grupo Ono. Además, ha sido profesor de Economía Mundial en la Universidad Carlos III.

ANIACAM SE DISUELVE Y SUS SOCIOS SE INTEGRAN EN ANFAC

La Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas (ANIACAM), ha decidido disolver la organización y sus asociados Isuzu, King Long, Mahindra, Maxus, Otakar (Somauto) y Volvo Car España unirse a la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), afiliación que han ratificado la Junta Directiva y Asamblea General de ANFAC. Volvo Car España tendrá, además, representación en la Junta Directiva de ANFAC.



JORNADA DE FORMACIÓN CONTINUA EN ATLAS BUS

Atlas Bus organizó una jornada de formación en su sede principal ubicada en Mos, con Eberspächer, firma alemana distribuida por Atlas desde el 1 de enero de 2019. El encargado de impartir esta Master Class ha sido el trainer alemán Matthias Pelz, especialista en soporte técnico de Eberspächer Sutrak con más de 20 años de experiencia en el sector. Del contenido, podemos destacar un completo informe en novedades técnicas, cualificaciones para el manejo de refrigerante, instrucciones de seguridad, selección de mando climatizador incluyendo E-Control, Hydronic HL-II básico y componentes, workshop HL-II OnBoard/ temporizador por modulo y diagnosis, y servicio en PC. La formación de carácter presencial transcurrió de una manera dinámica, en un espacio donde se resolvieron preguntas e inquietudes sobre garantías, se expusieron ejemplos de casos reales del mantenimiento AC-/ Calefacción que deben tener los equipos según las zonas climáticas y horas de funcionamiento, así mismo la seguridad y el compromiso de la marca con el medio ambiente.

CONTINENTAL CELEBRA EN TENERIFE SU CONVENCION ANUAL CON LA RED DE TALLERES DTCO+

VDO ha celebrado en Tenerife su convención anual con la red DTCO+, formada por los 100 mejores talleres especializados en tacógrafo digital. Este evento reunió al 95% de los integrantes de la red, siendo un éxito para la compañía, ya que una vez más se demostró la lealtad de red a la marca además de ser el escenario perfecto para trabajar por un objetivo común: aportar valor añadido al vehículo industrial. La estrategia de la marca estuvo marcada en 2019 por la llegada del nuevo tacógrafo inteligente 4.0. Continental basa su estrategia para la red DTCO+: formación, equipamiento de taller y herramientas, fidelización de clientes, soporte técnico de calidad, gestión de la información y de los datos y marketing.



ACTUALIDAD
→ POSTVENTA



CONTINENTAL ESPAÑA CRECE ALREDEDOR DE UN 4% EN NEUMÁTICOS EN 2019

Ha sido el mejor año en equipos de reemplazo. Han subido los neumáticos vendidos para autobús y en el caso del camión alcanzó su récord en nuestro mercado. Jon Ander García, Director General de la compañía en nuestro país, afirmaba que “2019 ha sido un año lleno de retos tanto para Continental como para el sector de la automoción a nivel global”. Según sus datos, Continental España prevé alcanzar entre sus divisiones de neumáticos un crecimiento de cifra de negocio de alrededor del 4%, superando en todos los casos los datos de mercado y creciendo en cuota en todas las unidades de negocio. Destacó que “1 de cada 3 vehículos que salen de las fábricas europeas lo hacen equipados con neumáticos Continental, lo que nos sitúa como líderes en el mercado de Primeros Equipos de Turismo en Europa. Además, España es el 2º país en volumen para Continental en el Primer Equipo de Turismos”. Se cumplen 50 años desde que la firma presentó el sistema ABS. La seguridad es un pilar fundamental en su estrategia “VisionZero”: cero muertes, cero lesiones y cero accidentes.



NUEVO PUNTO DE SERVICIO DE VOLVO TRUCKS EN TORREJÓN

Con motivo de la apertura del nuevo taller de Volvo Trucks, situado al noreste de Madrid, los responsables de la compañía organizaron un evento de inauguración al que asistieron más de 300 invitados. Entre los asistentes se encontraban presentes varios representantes de Volvo, el tercer teniente de alcalde en Torrejón, Alejandro Navarro y Heléne Mellqvist, Presidenta de Volvo Trucks Europa. Este nuevo Volvo Truck Center cuenta con más de 8.500 m2. El espacio está dividido en seis calles de 28 metros de largo, todas ellas “Drive-trought”, una de ellas más ancha, de 8 metros para mantenimiento de autobuses. Se añade además servicio de pre ITV con frenómetro y detector de holguras, así como precintado de tacógrafos. El nuevo taller también cumple con la normativa regulada para la manipulación de los vehículos de gas, GNL y GNC. Está ubicado en el polígono industrial Casablanca en la C/Mario Vargas Llosa nº 9 y cuenta con un equipo de 20 empleados con una dilatada experiencia.



INDCAR LLEGA A LAS MIL UNIDADES DE SU GAMA MOBI

Indcar empezó 2020 celebrando en Rumanía la fabricación de la unidad número 1000 de la gama Mobi. Desde que se abrieran las puertas en 2013, Indcar Bus Industries se ha especializado en la fabricación de los modelos Mobi. La gama cuenta con diferentes vehículos, que cubren soluciones escolares, urbanas e interurbanas. La gama Mobi ha ido creciendo año tras año en ventas, y ha supuesto en 2019 el 65% de las unidades de Indcar. El último desarrollo de la gama Mobi es el nuevo Mobi City L7, de 7 metros, el más pequeño de la gama. La apuesta de Indcar por esta gama se ha visto respaldada en todo el mercado europeo. Países tan dispares como Groelandia o Italia cuentan con unidades Mobi que se mueven por sus ciudades, demostrando así que es un modelo muy versátil que se adapta a muchas circunstancias diversas.



GROUNDFORCE OPERA EL PRIMER AUTOBÚS ELÉCTRICO DEL AEROPUERTO DE BARCELONA

Groundforce, la división de handling de Globalia, ha comenzado a operar en el aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat el primer autobús eléctrico destinado al traslado de pasajeros. Se trata del primer autobús 100% eléctrico que la firma Cobus Industries GmbH desembarca en España. Corresponde a la versión eCobus 3000, primer modelo que la firma alemana equipa con propulsión 100% eléctrica, utilizando para ello baterías de Litio-Titanato y un motor del también fabricante alemán Siemens. Al autobús le acompaña un sistema de carga de gran potencia que permitirá a Groundforce afrontar sus necesidades operativas en un aeropuerto de elevado tráfico como El Prat, con 52,7 millones en 2019, un 5% más que durante 2018.



EL GRUPO EURORUTAS SE RENUEVA

El Grupo Eurorutas acomete su Plan de Renovación 2020, dando a conocer su nuevo logo al tiempo que anuncia una nueva página web preparada para alojar una plataforma de comercialización. Desde Eurorutas se afirma que “en aras de unificar inmediatos proyectos de expansión, pretende captar este año un mínimo de 200 empresas que puedan liderar, incluso mediante la creación de la figura jurídica que se aparezca como la más adecuada para defender la legalidad y los intereses del sector ante las Administraciones Públicas, un futuro que permita, entre otras, la comercialización conjunta, y garantizar la competitividad tanto en las condiciones actuales como en un cercano posible mercado liberalizado.” En su nueva web pretende incorporar una plataforma de comercialización apta para su utilización por todas las empresas, nacionales e internacionales, pertenecientes al mismo.



GUAGUAS MUNICIPALES CELEBRÓ SU 40 ANIVERSARIO

La empresa pública de transporte cumplió el 23 de octubre los 40 años desde que se decretara oficialmente su municipalización por parte del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. El operador canario organizó un programa de actividades culturales, formativas, medioambientales y artísticas dirigidas a sus miles de viajeros, sus 720 empleados y a la ciudadanía en general. Lo celebró en un acto institucional con una exposición, titulada “Intrahistorias de 40 años”, donde se resumen en pinceladas sus pequeñas y grandes historias, como el origen de la palabra guagua; un repaso a la historia del exitoso BonoGuagua; o cuáles han sido los modelos de vehículos más reconocidos. El concejal de Movilidad de Las Palmas de Gran Canaria, José Eduardo Ramírez, acompañado por el director general de Guaguas Municipales, Miguel Ángel Rodríguez, explicó el programa del 40 aniversario.



ALSA PRUEBA UN AUTOBÚS AUTÓNOMO EN UN CAMPUS UNIVERSITARIO

El campus de la Universidad Autónoma de Madrid (UAM) en Cantoblanco será el primero de España que cuente con un servicio regular de autobús sin conductor, como parte de un proyecto en el que participan la UAM, el Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid, la Dirección General de Tráfico (DGT) y la compañía de transportes ALSA. El vehículo, un EZ10 con capacidad para transportar hasta 12 pasajeros, hará un recorrido de 3,8 Km en tráfico abierto en un entorno en el que circulan cada día 30.000 personas y 6.000 vehículos.

NUEVOS MEDIOS DE PAGO EN EL AUTOBÚS

A los ensayos de modos futuros para pagar el billete de autobús, como la biometría, hay que sumarle proyectos que ya son una realidad. En EMT Madrid, tras el éxito de los pilotos, ya se puede pagar con tarjeta bancaria en el bus. Lo mismo se está probando en AUVASA. Por otro lado, ALSA, ha introducido el pago vía Bizum, que permite el envío y solicitud de dinero entre contactos mediante la vinculación del número de teléfono móvil con una cuenta bancaria.



6-9
OCTUBRE
2020
MADRID / ESPAÑA



UN NUEVO
CONCEPTO
DE MOVILIDAD
ECOLÓGICA • SEGURA • CONECTADA



PATROCINADOR
OFICIAL DE





SOLARIS PRESENTARÁ UN NUEVO AUTOBÚS ELÉCTRICO DE 15 METROS

Este año, Solaris sumará otra opción a su oferta de autobuses eléctricos: el Solaris Urbino 15 LE, un low entry de tres ejes. El vehículo, que estará disponible tanto como un típico autobús urbano (clase I) y también como autobús interurbano (clase II). Se ha pensado principalmente para clientes del mercado escandinavo. El Solaris Urbino 15 LE eléctrico se ofrecerá con dos o con tres puertas (diseño 2-2-0 o 2-2-1), y podrá transportar hasta 55 pasajeros sentados. El fabricante revelará más detalles técnicos sobre el Solaris Urbino 15 LE electric en abril este año.

EL GRUPO IRIZAR ADJUDICATARIO DEL SUMINISTRO DE 200 AUTOBUSES PARA MARRUECOS

El Grupo Irizar comenzó el año con la adjudicación del mayor pedido de autobuses para su planta de Marruecos. Su puesta en marcha está prevista que sea progresiva a lo largo de 2020. Los autobuses serán fabricados en Irizar Maroc, en su planta de Shkirat, que cuenta con una capacidad de producción de 500 unidades anuales y medios productivos de última tecnología para garantizar los mismos estándares de calidad y fiabilidad de los vehículos que se fabrican en Europa. Actualmente, fabrica los modelos Irizar i6, Irizar i6S e Irizar i3le y exporta autobuses a Europa, Egipto, Senegal, Libia y Nigeria. Los 200 autobuses, de 12 metros, serán del modelo Irizar i3 low entry, sobre chasis Scania K320 UB4X2 LB Euro6. Tendrán capacidad para 33 personas sentadas y estarán equipados con rampas para sillas de ruedas y plazas específicas para personas con movilidad reducida.



KING LONG INICIA LA VENTA EN ESPAÑA DE SU MICROBÚS AUTÓNOMO

King Long y el gigante tecnológico Baidu pusieron en marcha el programa de investigación Apollo en 2017. Tras multitud de ensayos reales realizados a lo largo de este tiempo en varias ciudades asiáticas, también en el servicio de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de Guangzhou y en la Nueva Área de Xiongan, cada modelo inicialmente fabricado han recorrido una media de 10.000 kilómetros, logrando un rango de predicción y precisión mucho más elevados que los del propio ser humano y un nivel SAE 4 de conducción autónoma, demostrando así su fiabilidad para la fabricación en serie de este modelo y con las miras puestas en su enorme potencial para ciertas aplicaciones urbanas. De esta manera y de la mano del importador de King Long para España, nos trae a nuestro país los primeros cambios en la industria del motor, convirtiéndose King Long en el primer fabricante pionero en comercializar tecnología inteligente de fabricación en serie.

MAN TRUCK & BUS IBERIA, RECONOCIDO COMO TOP EMPLOYER

MAN Truck & Bus Iberia acaba de pasar a formar parte de la prestigiosa red mundial de Top Employers, una institución global que reconoce la excelencia en prácticas de Recursos Humanos. "Nuestros empleados son la base de nuestra buena labor, por eso estamos muy contentos y orgullosos de haber recibido esta certificación, que cuenta con un reconocido prestigio a nivel internacional", declara el director gerente de MAN Truck & Bus Iberia, Marcus Gossen, añadiendo que "supone un gran incentivo en nuestro propósito de proporcionar a nuestros empleados las mejores condiciones laborales para que puedan desarrollar todo su talento y su potencial profesional".





CONTINENTAL LANZA NUEVOS NEUMÁTICOS PARA AUTOBÚS INTERURBANO

Se trata de la nueva gama Conti CoachRegio, que cuenta con una nueva tecnología de laminillas que mejora el agarre y la tracción durante toda la duración del neumático y mejora la seguridad de los pasajeros. El nuevo neumático está disponible como Conti CoachRegio HA3 295/80 R 22.5 para todos los ejes y como Conti CoachRegio HD3 para el eje de tracción. Este último también estará disponible como ContiRe CoachRegio HD3, desarrollado mediante la solución de recauchutado en caliente de Continental, que proporciona múltiples vidas de servicio gracias a su robusta y duradera carcasa.

SOMAUTO-OTOKAR SE ASOCIA CON CONFEBUS

Antonio Bautista, consejero delegado de SOMAUTO, y Rafael Barbadillo López, presidente de CONFEBUS, han suscrito un acuerdo por el cual Somauto-Otokar se convierte en socio colaborador de la Confederación, apoyando en la promoción de la vida asociativa de CONFEBUS y en el patrocinio de sus actividades, siempre con la finalidad compartida de mejorar el transporte de viajeros por carretera en España.



VERÓNICA MESA, NUEVA DIRECTORA COMERCIAL Y DE POSTVENTA DE HISPACOLD

Verónica Mesa Vélez Bracho, de 40 años de edad, es Licenciada en Ingeniería Industrial, especialidad en Energética, por la Escuela Superior de Ingenieros de Sevilla, amplió sus estudios con MBA en Universidad Loyola Andalucía, Georgetown y Chicago Universities.

Antes de su incorporación a Internacional Hispacold, Verónica Mesa que cuenta con más de 15 años de experiencia en los sectores energético e industrial, ha desempeñado diversas responsabilidades como ingeniero de procesos, responsable de promoción de proyectos de ingeniería y comercial en Abengoa. Hay que destacar su experiencia previa en el ámbito de la electromovilidad (hidrógeno y baterías), cuyo segmento en el sector del transporte juega un papel cada día más relevante. Verónica Mesa se incorporó a Hispacold como nueva Directora Comercial y de Posventa en abril de 2019. Con la incorporación de Verónica Mesa, Hispacold refuerza su equipo con un importante activo para la consecución de sus objetivos de consolidación y expansión en los mercados en los que ya trabaja, así como en la introducción progresiva en nuevos mercados emergentes y nuevas tecnologías.

ATLAS BUS ASISTIÓ A LA 14ª CONVENCION NACIONAL DE LA ARP

La firma española de recambios estuvo presente en el encuentro anual que realiza la ARP (asociación de transportistas de autocar de Portugal). La 14ª Convención Nacional tuvo lugar los días 8 y 9 de febrero. La asociación empresarial agrupa a un centenar de empresas de transporte pesado de pasajeros, nacionales e internacionales, que se dedican esencialmente al Turismo, siendo algunas de ellas simultáneamente

Agencias de Viajes. Fue un evento lleno de información, formación, emoción, convivencia, negocios para los profesionales del sector, permitiendo así un intercambio de experiencias y conocimientos.

Se abordaron temas interesantes como: Atributos y competencias de la ACT (Autoridad para las condiciones de trabajo) en materia del transporte por carretera, alto rendimiento de transporte, adaptación del interior de vehículos para el transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida, repercusiones del nuevo régimen jurídico del transporte público de pasajeros por vía rápida.

Atlas Bus contó con su propio stand ofreciendo una de las gamas de productos y servicios más completas del mercado profesional, la presentación estuvo a cargo de Paulo Gomes, agente de nuestra delegación en Coimbra, asistieron también Jaime González gerente de la compañía, Yolanda Costas máxima responsable financiera, Fran Porto y Pepe Argibay de atención al cliente.





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.



LA CULTURAL Y DEPORTIVA LEONESA ESTRENA UN AUTOCAR VDL

El equipo de fútbol viajará en un VDL Futura FHD2.129, propiedad de la empresa Autocares Romerías. Entre el equipamiento elegido están sus asientos de cuero y cafetera exprés.

AUTOS GONZÁLEZ REFUERZA SU FLOTA CON UNVI E IVECO

UNVI entregó a Autos González, empresa familiar gallega que presta servicios regulares y discrecionales desde 1972, a través de Inturasa. Es un Compa PMR sobre Iveco 70C equipada hasta 6+6 sillas de ruedas.



EL AMB PRESENTA 6 AUTOBUSES HÍBRIDOS DEL GRUPO CAF

Son autobuses del grupo CAF para las líneas JustMetro (JM) y Esplubús (EP2). El pasado mandato, la AMB adquirió 135 vehículos híbridos y eléctricos. Para el período 2020-2023, tiene previsto adquirir 200 vehículos eléctricos e híbridos más.

EMT MÁLAGA INCORPORA 5 "MEGABUSES" DE MAN Y CASTROSUA

Son un 5% más grandes que la medida estándar de autobuses articulados. En los últimos 3 años se han incorporado 58 autobuses nuevos en Málaga: 15 articulados de 18 m, 15 estándar de 12 m, 4 midis de 10 m, 3 micros de 7 metros, 11 autobuses Eléctrico-Híbridos y 10 megabus articulados de 18,75 metros, a los que se suman esto 5 nuevos.



CAR-BUS.NET ENTREGA VARIOS SPICA A LA EMPRESA PLANA

Empresa Plana es uno de los principales grupos de transporte de Cataluña. Fundada en 1964 como compañía familiar, cuenta con una flota de más de 350 autocares y una plantilla de 500 empleados. Da servicio a más de 15 millones de viajeros cada año.

AYATS ENTREGA UN VEHÍCULO A MADRID CITY TOUR

Es un autobús open top para circuito turístico Madrid, que se pondrá en funcionamiento en Semana Santa. Este vehículo integral de 13 metros, tiene una capacidad de 88 asientos + G + C. Este doble piso OPEN TOP cuenta con motorización Mercedes-Benz.





AUTOCARES BRAVO INCORPORA TRES SCANIA CON CARROCERÍA IRIZAR

La empresa familiar Autocares Bravo, con sede en la localidad malagueña de Torremolinos, cuenta con 45 vehículos. A través del concesionario Scania Hispania, S.A. - Delegación Sureste suma 3 unidades K450UB4x2, con carrocería Irizar I6S.

ELEGANTBUS COMPRA UN MICRO FERQUI SOBRE CHASIS IVECO

Con varios vehículos ya en el mercado internacional, es Elegantbus quien se lleva el primer Sunset S4 para el mercado español. Esta empresa madrileña incorpora este minibús de lujo con una configuración de 19 + G + C.



SOMAUTO-OTOKAR HA ENTREGADO UN AUTOBÚS URBANO A EKIALDEBUS

El operador, perteneciente al grupo de empresas de IPARBUS, ha adquirido un vehículo Clase I modelo Otokar Vectio C. Se utilizará en los servicios de Lurraldebus, el transporte público interurbano en autobús de la Diputación Foral de Gipuzkoa.



AUTOCUBY ENTREGA UN MICROBÚS MERCEDES-BENZ A BUS BANET

Bus Banet ha apostado por AutoCuby. Compró de un microbús sobre chasis Mercedes-Benz con carrocería AutoCuby Tourist Line. Su configuración puede ser de 22/19/16 plazas con maletero trasero rebajado.

TRANSPORTE INSULAR LA PALMA OPTA POR SUNSUNDEGUI Y VOLVO

Dos nuevos SB3_LE sobre chasis Volvo B8R han sido adquiridos por TILP, que presta servicios discretos en la isla de La Palma desde hace más de 40 años. Estas dos unidades de 11 metros están preparadas para transportar a 37 pasajeros.



UNAUTO PRESENTA 3 NUEVOS AUTOBUSES URBANOS IVECO DE GAS

Son autobuses de piso bajo modelo Urbanway, con carrocería New City de 12 metros. UNAUTO, empresa de Grupo Ruiz, dará con ellos servicio en la ciudad de Toledo. Con esta incorporación, el 92% de la flota de Unauto es GNC (43 de 47 buses).

EL TORERO ADQUIERE UN NUEVO INDCAR SOBRE IVECO

El Torero es una compañía especializada en rutas turísticas y servicios transfer, con más de 50 años. Amplía así su gama de vehículos midi y mini con el nuevo Indcar Wing. Se ha carrozado sobre la nueva Iveco Daily y tiene capacidad para 30 plazas + conductor.



AUTOCARES IBEROBUS AMPLÍA SU FLOTA CON SUNSUNDEGUI Y VOLVO

La empresa portuguesa "Autocarros de Turismo Iberobus" apostó por el SC7 que Sunsundegui sobre chasis Volvo B11R de 13 metros y capacidad para 55 pasajeros. Iberobus tiene en Maia, a 10 kilómetros de la ciudad de Oporto.



ACTUALIDAD

→ AETRAM

SECCIÓN OFICIAL
Y EXCLUSIVA DE
COMUNICACIÓN DE

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID



GASÓLEO PROFESIONAL: DECLARACIÓN DE KILÓMETROS DEL AÑO 2019

Todas las empresas beneficiarias del “Gasóleo Profesional” tienen la obligación de comunicar a la Agencia Tributaria, los kilómetros recorridos por cada vehículo durante el año 2019. El BOE de 29 de septiembre de 2010, publicó la Orden EHA/2515/2010 por la cual se modifica el plazo que tienen las empresas para presentar la declaración del resumen anual de los kilómetros recorridos anuales, debiéndose realizar dentro del primer trimestre del año siguiente a la finalización del año natural, es decir, desde el 1 de enero hasta el 31 de marzo de 2020.

Por tanto, los beneficiarios con derecho a esta devolución deberán presentar ante la Sede Electrónica de la Agencia

Tributaria los kilómetros recorridos entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2019 (kilómetros iniciales – kilómetros finales), o bien realizar la declaración a través de AETRAM (antes del 20/03/2020), siempre que la Asociación haya tramitado en su momento el alta de la empresa beneficiaria en el Censo de la Agencia Tributaria (también te recordamos que es necesario comunicar las bajas de los vehículos inscritos, así como las nuevas altas).

En el caso de no realizar dicha declaración o realizarla fuera de plazo, la Agencia Tributaria abrirá expediente sancionador, bloqueando la devolución de los importes del Gasóleo Profesional e imponiendo una sanción económica.

ENCUENTRO INTERNACIONAL ENTRE AETRAM Y PERU ASOSETTUR PERU

AETRAM y ASOSETTUR PERU han mantenido un interesante encuentro internacional entre Asociaciones análogas especializadas en los sectores de los servicios discrecionales y turísticos de transporte de pasajeros en la sede de la Asociación de AETRAM en Madrid.

La reunión se encuadra dentro del programa de visitas que desde ASOSETTUR

PERU se ha mantenido durante la pasada celebración en Madrid de la Feria FITUR 2020 con diferentes agentes relacionados con el Turismo y en Transporte en España. Las materias tratadas durante este encuentro han sido el intercambio de ideas y aspectos relacionados con el transporte en ambas entidades asociativas y sus respectivos países, el tratamiento de la problemática de la escasez de conductores, formación de los mismos, así como diferentes puntos que afectan al transporte turístico de pasajeros en autocar.

ASOSETTUR PERU está formada por un grupo de empresarios y profesionales preocupados por darle impulso a la actividad privada en el Servicio Especial de Transporte Turístico, brindando asesoría a sus asociados de consultoría legal, tributaria, asesoría en sistemas integrales y reclutamiento de conductores.



IPC 2019

Se han publicado por parte del INE (Instituto Nacional de Estadística) los datos relativos al IPC correspondientes al año 2019, siendo los siguientes: IPC General - Nacional 0,8% / IPC del Transporte Público Interurbano - Nacional 5,1% / IPC del Transporte Público Interurbano - Comunidad de Madrid 6,1% / IPC del Transporte de Pasajeros por Carretera - Nacional 1,1% / IPC del Transporte de Pasajeros en Auto. bús y Autocar - Nacional 0,5%.

Dispones de las certificaciones oficiales en la Web de la Asociación www.aetram.es, dentro de la sección de DOCUMENTOS del AREA ASOCIADOS, o a través de descarga directa en la App de AETRAM (Android/iOS).

www.cocentro.com
a un click en internet



COORDENADAS GPS

LATITUD: 40° 36' 6991" N
LONGITUD: 3° 58' 3319" O

COCENTRO



VOLVO B12B 59 B + G + C
SUNSUNDEGUI SIDERAL
F.MATRI: 13/11/2007 REF: 1166



MAN 18.280 39 BR + G + C
S. STACO DEXON S3
F.MATRI: 03/09/2007 REF: 0813



IVECO A65C17 16 BR + G
CARBUS CAMBIO MANUAL
F.MATRI: 04/09/2006 REF: 2204



IVECO A65C17 24 B + C
INDCAR WING
F.MATRI: 18/05/2011 REF: 3580



IVECO EUR C-43 54 BR + G + C
IRIZAR PB
F.MATRI: 27/06/2007 REF: 4433



MAN 10.220 35 BR + G + C
C. EXTACO-DEXON
F.MATRI: 02/10/2006 REF: 6920



MAN 18.410 54 BR + G + C
IRIZAR PB
F.MATRI: 19/05/2004 REF: 9285



MERCEDES SPRINTER 542 GAS
19 BR + C
F.MATRI: 14/04/2011 REF: 8703



IVECO A65C17 27 BR + G + C
CARBUS CAMBIO MANUAL
F.MATRI: 26/05/2010 REF: 5413

COCENTRO, S.A.

Ctra. de Valencia, Km. 12

28031 Madrid

Tel. 91 301 37 60

Fax. 91 331 20 13

Contacto: Nely Garcia

email: nely@cocentro.com

tlf. 619 75 5985

Contacto: Javier de la Llave

tlf. 626 04 1250



CÓMO ANUNCIAR SU VEHÍCULO:

EMPRESARIOS DE VIAJEROS

Puede enviar la foto e información del vehículo en venta para anunciar gratis a la dirección de E-mail viajeros@editec.es o por correo postal a:

Revista Viajeros
C/ Padilla, 72-2º A
28006 Madrid

CONCESIONARIOS Y COMPRA-VENTAS

Póngase en contacto con el departamento comercial de la Revista Viajeros y le harán una propuesta personalizada a sus necesidades.

Srta. Paloma Buitrón
Tels.: 91-4016921/91-4013439
Email: viajeros_publicidad@editec.es

AUTO DISTRIBUCION

Tu concesionario de confianza en el transporte sostenible
www.autodistribucion.com



AVANZANDO CON PASO FIRME HACIA LA EXCELENCIA



NUESTROS SERVICIOS

- EXPOSICIÓN Y VENTA**
Vehículo nuevo y vehículo de ocasión
- TALLER ESPECIALIZADO**
Vehículo industrial y profesional
- RECAMBIOS**
Venta de recambios originales
- TÚNEL DE LAVADO**
Para todo tipo de vehículos
- TALLER DE PLANCHA Y PINTURA**
Cabina de pintura y Potro

Concesionario oficial de toda la gama **IVECO BUS** en:

CATALUÑA

ANDALUCÍA

BADAJOZ

CEUTA Y MELILLA

AUTODISTRIBUCIÓN, S.L. C/ Rafael Barradas, 22,32 Pol. Ind. Gran Vía Sur 08908 Hospitalet de Llobregat (Barcelona) | [AUTODISTRIBUCION.COM](http://www.autodistribucion.com) VISITA NUESTRA NUEVA WEB Y SUMÉRGETE EN EL MUNDO DEL TRANSPORTE PROFESIONAL

AUTODISTRIBUCIÓN HISPALIS, S.L. Antonio de la Peña Lopez, 5-7 41007 Sevilla
 AUTODISTRIBUCIÓN ILLIBERIS, S.L. Carretera de Madrid Km 425-18210 Peligros (Granada)

SE VENDE EMPRESA

Vendo empresa S.L. de nueva creación 5 tarjetas sin cargas en seguridad social y hacienda precio convenir dirigirse a Daniel 639 255 089

RENAULT MASTER



Vendo Renault master, año 2002. Transporte escolar. 6 sillas, elevador eléctrico de 350 Kg. PVP. 7.000 € más IVA. Tel. 605678782

IVECO 65C18



Se vende IVECO 65C18 - CARBÚS BERTIZ PLUS, 25 plazas + G + C. Enero 2009. Calef. por convectoros, freno eléctrico, gran maletero, doble luna, nevera, butaca Irati Relax de Esteban. Perfecto estado de mantenimiento. 400.000 km. P.V.P.: 40.000 euros. Godofredo Galán: 619 12 35 09

SEFAC



Vendo segunda mano, 4 columnas móviles para autobuses, marca SEFAC, Capacidad 7,2t cada una, perfecto estado, revisadas por el fabricante, año 2004. 9.000 Euros. Para llevárselas. Columnas en Madrid. Móvil: 681.38.96.52

¡ENHORABUENA!

Los profesionales del transporte de viajeros han elegido los mejores vehículos del año 2020

#PremiosNacionalesDelTransporte



PATROCINADORES

ACTIA

AEI GROUP

AUDIOBUS

BQB Technology

BUS matick

ET Spare Parts

EMARKiel

HANOVER

Hidral Gobel

hispacold

masats

VOITH
Inspiring Technology
for Generations

Webasto

Presentamos el

NUEVO VOLVO 9700



El nuevo Volvo 9700 es nuestro vehículo más versátil. Sus especificaciones le permiten adaptarse a cualquier tipo de operación, bien sea para realizar sus actividades diarias como sus servicios más especiales. Se pueden seleccionar diferentes niveles de equipamiento y longitudes que comparten el diseño general y la aerodinámica de la gama de autobuses Volvo 9000. También, se pueden elegir diferentes potencias de motor y una serie de paquetes alternativos que combinan características y servicios de una manera novedosa. Ofrezca a sus pasajeros comodidad y seguridad mientras se beneficia de una mayor productividad. Deje que el Volvo 9700 sea la clave de su negocio.

El nuevo
VOLVO 9700
Para todos sus viajes

Volvo Buses. Driving quality of life

