

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

Año 26. #268.
Septiembre 2020
www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

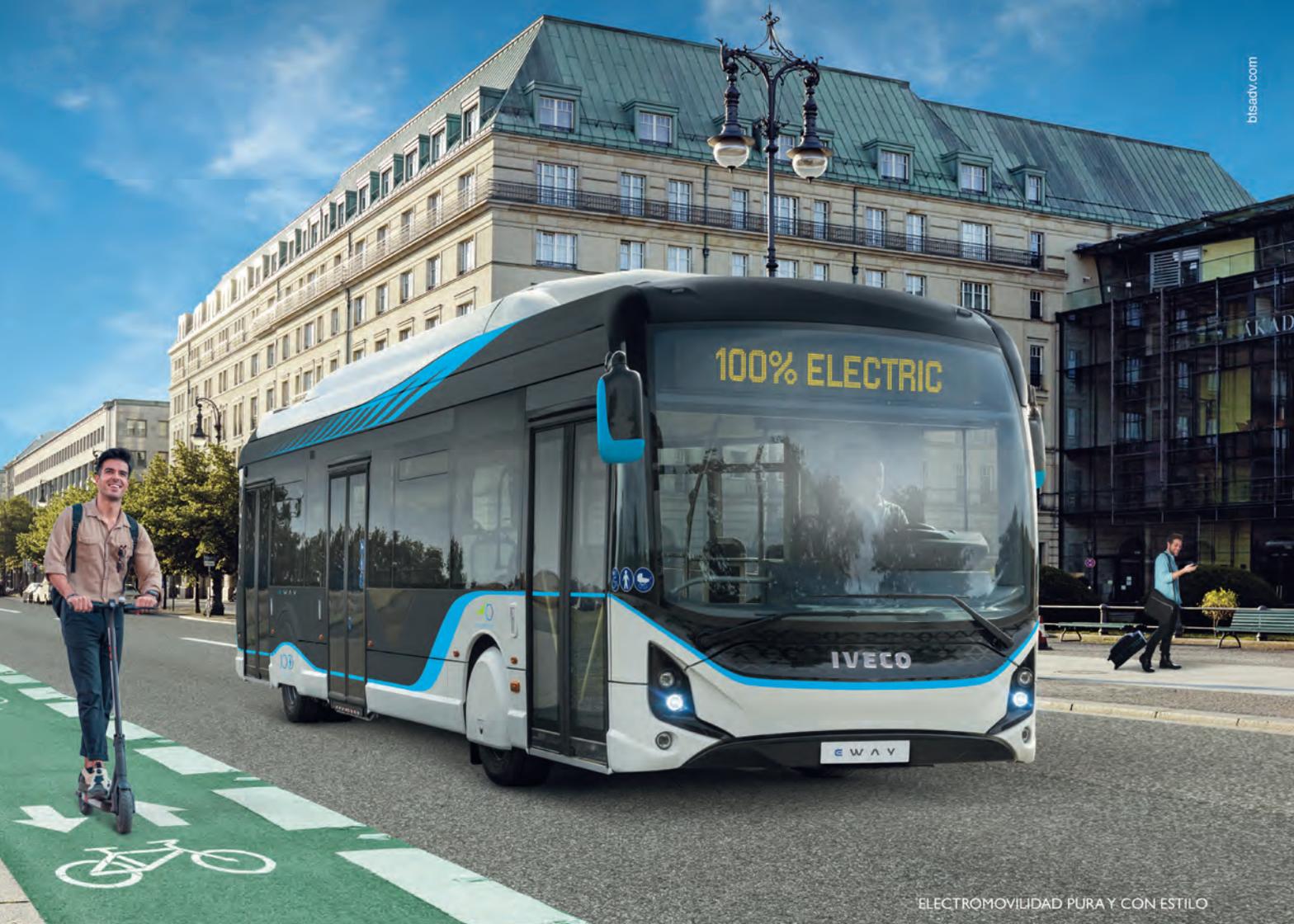
de transporte público en España y Portugal

TECNOLOGÍA DE ÚLTIMA GENERACIÓN EN DIESEL TECHNIC

- En Portada: Una nueva ley para financiar el transporte urbano •
- Reportaje: Hacia ciudades con una movilidad más sostenible •
- Reportaje: Nueva guía oficial de limpieza para autobuses •

NUEVO EWAY ELECTRONOBIILITY*

btsadv.com



ELECTROMOVILIDAD PURA Y CON ESTILO

OFERTA FLEXIBLE

Disponibles en cuatro longitudes diferentes, 9,5m, 10,7m, 12m y 18 m, con varias opciones de modalidades de carga y paquetes de baterías

LA ELECTROMOVILIDAD EN LOS GENES

Diseñado por «Heuliez», la marca premium que cuenta con un rico legado de desarrollo y fabricación de trolebuses y autobuses Full Hybrid

DISEÑO INNOVADOR, CONFORT TOTAL

Máxima personalización: habitáculo de pasajeros espacioso, luminoso y silencioso; conducción fácil y suave

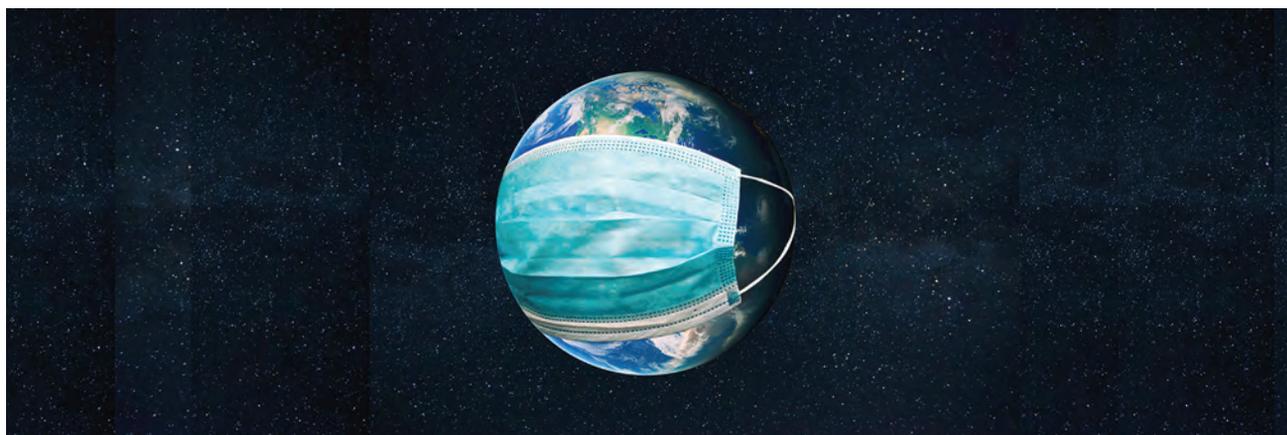
SERVICIO PRÉMIUM

Extensa red de asistencia europea, Control Room IVECO para el diagnóstico remoto, gestión de flotas y soluciones telemáticas

100
electric

IVECO
BUS

Tu socio para el transporte sostenible



GIRA EL MUNDO, GIRA EN EL ESPACIO INFINITO



Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

La pandemia ha transformado nuestras vidas y también el funcionamiento de la sociedad. Desde su modo de producción y distribución, hasta los hábitos de consumo. Pero también la manera de relacionarnos ha cambiado y movernos ha cambiado. Ahora más que nunca, las ciudades buscan soluciones a la movilidad de la población, poniendo en marcha todos los planes que parecían estar guardados en un cajón, sin prisa para ser implantados. Ha llegado el momento de ver la luz, de darle una nueva forma a las urbes y dibujar cómo será nuestro hábitat en las próximas décadas.

Peatones, patinetes, bicicletas, vehículo privado, transporte público... todo tiene cabida, siempre que se use en cada momento el modo más adecuado para cada desplazamiento. Sólo así, se logra un sistema sostenible. No se trata de penalizar el coche, sino de animar a utilizarlo únicamente cuando no hay otra alternativa o sea absolutamente indispensable. La intermodalidad, la alta capacidad, la combinación de tarifas entre distintos medios de transporte, jugarán un papel fundamental para que el sistema no se colapse. Todo ello supone grandes inversiones de capital. Ahora, parece que por fin, el Gobierno tiene en marcha el Anteproyecto de Ley de Financiación del Transporte Público.

En ese nuevo diseño de la movilidad tendrá mucho que decir la colaboración público-privada. El sector del autobús se ha mantenido firme durante la crisis sanitaria, aportando los vehículos necesarios para cubrir los servicios y mantener distancias de seguridad, tanto en el caso de em-

presas públicas, como cuando la gestión de un operador concesionario. Y ha funcionado. Es el sector discrecional el que más ha sufrido la caída de la demanda de pasajeros y ve su futuro de un modo incierto. Para la supervivencia de miles de empresas familiares, algunas asociaciones lanzan un mensaje claro: buscar alianzas y fusiones. No se puede negar que el sector ha hecho todo lo posible para estar a la altura de las circunstancias. Desde el inicio de la pandemia, los operadores han invertido en limpieza extra y desinfección. Y como vemos en cada número de la revista Viajeros, son muchos los que apuestan por certificar sus protocolos de higiene para que los clientes sepan que sus autobuses y autocares son una zona segura ante la propagación del COVID-19.

También hemos visto muchos gestos solidarios hacia y desde el sector, que se ha implicado en causas tan nobles como la del reparto de alimentos para la población más castigada por la crisis. Y a pesar de todo ello, de las dificultades, del trabajo conjunto para resistir, de los miedos e incertidumbre, seguimos rodando. Justo antes de irnos de vacaciones, MAN lanzaba un nuevo producto al mercado: el esperado microbús TGE carrozable. En un momento de proliferación de viajes en grupos pequeños, quizá sea una excelente aportación al sector. Lo mismo ocurre con la eVito Tourer 2020.

Es imposible detenerse, porque vivimos sobre un planeta que está siempre en movimiento. Aunque creamos que estamos quietos, no lo estamos.



03 EDITORIAL

Gira el mundo, gira en el espacio infinito

18 REPORTAJE

Reinventarse y buscar alianzas

14 REPORTAJE

Nueva eVito Tourer 2020

06 EN PORTADA

Trabajando en el Anteproyecto de Ley de Financiación para el transporte público

20 REPORTAJE

Las ciudades diseñan su movilidad de futuro

32 PRODUCTO

MAN lanza su microbús sobre la base del TGE con dos carroceros españoles

10 REPORTAJE

Rafael Barbadillo, presidente del Departamento de Viajeros del CNTC

34 REPORTAJE

Guía Oficial de Limpieza para Autobús y Autocar

26 REPORTAJE

Inversión tecnológica histórica de Diesel Technic

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal



28 REPORTAJE

Los talleres frente al COVID-19

42 REPORTAJE

Grupo Ruiz presenta dos autobuses de la nueva red TIB CTM, a la que Scania y Castrosua suministrarán 186 unidades

44 REPORTAJE

TUC apuesta por MAN y adquiere 16 híbridos

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-Gaborino (Abogado), Antonio Mozas Martínez (Ingeniero), Óscar Sbert Lozano (Ingeniero), Roberto Llorens (Técnico en Transportes y Experto en Turismo)

Secciones Oficiales:

aetram 

Dirección, Redacción y Publicidad:

C/. Padilla, 72
Tel.: 91 401 69 21 / 91 401 34 39

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





UNA LEY PARA FINANCIAR EL TRANSPORTE URBANO

PODRÍA SER UNA REALIDAD ANTES DE QUE FINALICE EL AÑO 2020

AL CIERRE DE ESTA REVISTA, SE HABÍA ABIERTO EL PROCESO DE CONSULTA PÚBLICA PREVIA A LA ELABORACIÓN DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO ANUNCIADA POR EL MITMA

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) avanza en los trabajos de la futura Ley de movilidad sostenible y financiación del transporte urbano, más cerca



Desde el pasado 22 de julio y hasta el 30 de octubre, tal y como anunció el **Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos**, se abre el proceso de participación del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Urbano, a través de la convocatoria de consulta pública previa publicada en la web de MITMA. Esto constituye un gran avance en los trabajos que está llevando a cabo el Departamento de cara a la tramitación de esta futura ley.

El MITMA considera “muy importante entablar un verdadero diálogo con todos los actores del ecosistema de la movilidad para garantizar el éxito de este proyecto normativo.” El proyecto será “de carácter transversal y con impacto directo en el resto de políticas de carácter económico, social y ambiental”, afirmó.

Durante este proceso todos los ciudadanos, entidades, administraciones y colectivos interesados podrán realizar sus aportaciones en este enlace: <https://www.mitma.es/el-ministerio/participacion-publica/formulario-de-consulta-publica-previa-la-ley-de-movilidad>



MOVILIDAD, UN DERECHO

Desde el MITMA se indica que “el espíritu de esta ley es considerar la movilidad como un derecho, un elemento de cohesión social y de crecimiento económico. Ello implica dar respuesta a los retos ambientales, tecnológicos, demográficos y urbanos que enfrenta nuestro país, colocando al ciudadano y a la movilidad cotidiana en el centro de las decisiones. Entre los distintos objetivos a alcanzar por la futura norma, destacan: avanzar hacia una fiscalidad verde en el transporte; establecer un sistema de financiación del transporte público basado en criterios estables, predecibles y proporcionales; desarrollar un modelo de gobernanza que permita un diseño coherente de las políticas de movilidad; impulsar la innovación y digitalización en el transporte y la

logística; y, en definitiva, avanzar hacia un modelo de transporte y movilidad sostenible como factor clave para el futuro de nuestro país.

La consulta pública previa estará disponible hasta el 30 de octubre, muestra de la firme voluntad de establecer un verdadero canal de comunicación a través de la participación pública, logrando así una norma que cumpla con las aspiraciones y las necesidades reales de la sociedad en materia de movilidad."

PODRÍA ESTAR LISTA ANTES DE ACABAR EL AÑO



Teresa Ribera, ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, afirmaba a finales de mayo, durante la presentación del Fondo para la recuperación del transporte terrestre de servicio público en su comparecencia en el

Congreso de los Diputados, que se trabajaba ya en una Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Público que podría llegar antes de final de año.

**LA CONSULTA PÚBLICA PREVIA
ESTARÁ DISPONIBLE HASTA EL 30
DE OCTUBRE**



LA NUEVA LEY PREVE ABARCAR LOS SIGUIENTES ÁMBITOS:

Fiscalidad del transporte

Financiación del transporte urbano y otras subvenciones y ayudas al transporte

Planificación y financiación de las infraestructuras de transporte

Regulación para el fomento de la movilidad sostenible

Regulación en materia de sensibilización y formación en movilidad sostenible

Investigación e innovación en transporte y movilidad

Regulación de la logística y distribución urbana de mercancías

Digitalización y automatización del transporte y datos abiertos

Mejora de la competitividad del transporte y otras medidas sectoriales

Instrumentos para la gobernanza y participación pública

No obstante, el ámbito de participación no estará acotado a estos temas, pudiéndose remitir aportaciones sobre cualquier otro aspecto relacionado con la movilidad que sea susceptible de abordarse en la nueva ley.

dimmm
DISEÑOS Y MONTAJES MECÁNICOS, S.L.

CERTIFIED PARTNER BY
FOGMAKER

¡El primer sistema de supresión de incendios
que obtiene la aprobación R107!



Distribución, instalación y servicio post-venta de sistemas de supresión de incendios con agua nebulizada a alta presión.

www.montajesmecanicos.com | dimmm@montajesmecanicos.com | 976 478 883

Polígono Malpica, Calle E / Parcelas 32-39 · Grupo INBISA II · Nave 59-60 · 50016 (Zaragoza)

ATUC ESPERA QUE ESTA LEY SE CONSOLIDE COMO LA SOLUCIÓN QUE IMPULSE UN CAMBIO MODAL A FAVOR DE LOS MODOS SOSTENIBLES

ATUC CELEBRA LA PUESTA EN MARCHA DEL ANTEPROYECTO

La Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (ATUC) celebra el inicio de la tramitación, a través de la convocatoria de la consulta pública previa, de la nueva Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Urbano, diseñada por el Gobierno.

Entre los objetivos de esta nueva ley figura la financiación de las inversiones y de los gastos corrientes para el funcionamiento del transporte público urbano y metropolitano, así como la planificación y financiación de infraestructuras de transporte y la regulación para el fomento de la movilidad sostenible, objetivos todos ellos en los que la asociación ha estado trabajando intensamente desde hace más de una década.

Atuc considera "primordial situar la financiación del transporte urbano y metropolitano como un eje central de la futura Ley, siendo nuestro país el único en Europa que no cuenta con este instrumento jurídico, algo absolutamente básico, teniendo en cuenta que este sector da cobertura a más de 4.000 millones de desplazamientos al año y que actúa como uno de los motores económicos del país."

Por ello, valora el interés del Ejecutivo por "colocar a la movilidad como uno de los vértices clave de la legislatura y reitera la necesidad del sector de cerrar el plan de ayudas que mitigue las consecuencias de la crisis ocasionada por el Covid-19 al transporte urbano."

La asociación confía, además, en que esta futura ley tenga en cuenta la necesidad de impulsar un cambio modal hacia los medios de transporte público colectivos y otros modos complementarios de movilidad sostenible, "elementos imprescindibles en la lucha contra la contaminación en nuestras ciudades y para conseguir una mejor gestión del espacio público, unos aspectos que inciden directamente en la salud y la calidad de vida", afirman.

En este sentido, Atuc espera que esta ley haga hincapié en la descarbonización de la movilidad, así como los retos tecnológicos, demográficos y urbanos del sector. Tal y como ha trasladado el Gobierno en reiteradas ocasiones, la puesta en marcha de esta Ley debe reconocer a la movilidad como un derecho universal, y al transporte público como un elemento de cohesión social y de crecimiento económico.

Para **Miguel Ruiz, presidente de Atuc**, "la puesta en marcha por parte del Gobierno de una Ley de Movilidad pone de manifiesto la necesidad de establecer unas líneas clave en materia de movilidad y dote de estabilidad y previsión a la financiación del transporte público en España, donde las aportaciones públicas son hoy en día muy heterogéneas y no obedecen a criterios ob-



ESPAÑA ES EL ÚNICO PAÍS EUROPEO SIN LEY DE FINANCIACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO, SEGÚN MANTIENE DESDE HACE AÑOS ATUC



jetivos de reparto. De ahí la necesidad de establecer unas directrices para determinar la concesión de ayudas públicas y qué administraciones deben tomar parte, evitando posibles situaciones injustas.”

LA REIVINDICACIÓN HISTÓRICA DE ATUC

Un nuevo sistema de reparto realista y no arbitrario por instrumentación política, que se revalorice con el PIB y que permita la estabilidad para planificar redes e inversiones son algunas de las ideas lanzadas por ATUC cuando presentó en 2019 su modelo de cómo debe ser la futura Ley de Financiación del Transporte Público

Desde la asociación siempre se ha mantenido que no era lógico que España fuera el único país europeo que no cuente con una norma de este tipo frente a países como Alemania o Francia, en los que lleva vigente alrededor de cuarenta años.

El sistema francés, llamado “Versement Transport”, es un sistema de tasa directa de la que se hacen cargo empresas privadas con plantillas a partir de once empleados y situadas en localidades de al menos 10.000 habitantes.

El sistema de Alemania establece un impuesto llamado “Mineralölsteuer”, un céntimo “verde” que grava el consumo de productos petrolíferos para financiar el transporte público, y que responde a la máxima europea de “quien contamina, paga”.

La ley de financiación del transporte público se esperaba desde hace años, era una reivindicación histórica del sector. Ahora parece ya un poco más cerca. Sin embargo, a los problemas habituales derivados de la falta de un sistema estable de financiación, se suman ahora los generados por la crisis sanitaria.

SITUACIÓN ECONÓMICA DEL TRANSPORTE URBANO Y METROPOLITANO EN ESPAÑA

Según los datos facilitados por el propio presidente de ATUC, Miguel Ruiz, en la entrevista para la revista Viajeros realizada en nuestro número de junio, tras



el duro golpe que ha supuesto la crisis del coronavirus al sector, que ha sufrido bajadas de pasaje superiores al 90% y teniendo además que seguir prestando el servicio en la gran mayoría de los casos, “necesitaremos de apoyo económico de las administraciones para recuperarnos. En este sentido, consideramos fundamental la aprobación por parte del Gobierno de un fondo de ayudas, que estimamos debe estar en torno a los 1.700 millones de euros, que permita garantizar la prestación del servicio público esencial que ofrecemos.”

ADEMÁS DE ESTABILIDAD PARA LAS INVERSIONES A MEDIO PLAZO, LOS OPERADORES DE TRANSPORTE URBANO NECESITAN UNOS 1.700 MILLONES DE EUROS PARA PALIAR LOS EFECTOS DE LA PANDEMIA



Urbino 15 LE electric >
Estreno - 20.10.2020, 12:00

www.solarisbus.com/premiere





“SERÁN FUNDAMENTALES UNIDAD, ESTRATEGIA Y PLANES DE RECONSTRUCCIÓN”

RAFAEL BARBADILLO, PRESIDENTE DE CONFEBUS

“LA SITUACIÓN ES DRAMÁTICA, TANTO PARA EMPRESAS GRANDES O PEQUEÑAS, O SI HACEN REGULAR O DISCRECIONAL. ES UNA CRISIS QUE AFECTA A TODOS. NUESTRO ESFUERZO VA ENCAMINADO A QUE TODO EL SECTOR SE VEA BENEFICIADO”

Q ¿Qué balance haría de la situación del sector tras el verano?

Podría haber sido un verano atípico, porque se esperaban menos viajeros pero iba a haber movimiento, sin embargo, comenzaron los rebrotes en Cataluña y Aragón y se retrajo la demanda. Agosto fue peor que julio. En lugar de ir a más hemos ido a menos. Actividad de servicios turísticos no ha habido prácticamente. Algunas empresas ni han realizado los pocos trabajos que han salido porque costaba más sacar del ERTE a los empleados que el beneficio de realizar esos servicios. El verano apenas ha supuesto un 10% de los servicios habituales. La mayoría de las empresas de discrecional están paradas desde marzo.

El regular está igual, al 50% aproximadamente y bajando la demanda por los rebrotes. Las flotas están paradas. A pesar de que parecía que iba a ser un buen año al inicio, los resultados han sido muy malos. El transporte público ha sido uno de los sectores más afectados. No se han celebrado las ferias de los pueblos, ni congresos, ni bodas, ni han venido los turistas extranjeros que se esperaban, tampoco los cruceros, la liga de fútbol a puerta cerrada... esto unido a que tampoco hubo viajes del Imserso ni colegios... No se ven autocares en nuestras carreteras.

A todo ello hay que sumarle el miedo a viajar, lo que ha provocado que los pocos desplazamientos de este verano se realizaran en coche privado. Se lanzó un mensaje muy negativo al principio de la pandemia en este sentido. De hecho, viajar en autobús con mascarilla y las medidas de seguridad establecidas, es seguro, mucho más que otras actividades cotidianas. Una de las esperanzas que tenía el sector era la vuelta a las aulas. Esta actividad supone un 13% de facturación. ¿Se podrá realizar este curso escolar de manera presencial durante todo el curso o habrá que echar marcha atrás si hay rebrotes? Ante esta incertidumbre y con las actividades extraescolares y ex-

curciones suspendidas el escenario se complica, porque únicamente con la entrada y salida de los colegios, el servicio no es rentable.

¿En qué paquete de medidas trabaja ahora Confebus para amortiguar esta situación?

Son varias cosas. Tenemos prácticamente terminado, y lo presentaremos en breve, un Plan de Reconstrucción para el sector que debe servir para, en la medida de lo posible, canalizar hacia el sector del transporte todas las ayudas europeas que va a haber. Es verdad, que esas ayudas de Europa tal y como están previstas no van a servir para pagar el pasado. Lo pasado, pasado está. Son ayudas de futuro, para renovar flotas, comprar vehículos más ecológicos, para la digitalización del sector, potenciar la accesibilidad o la mejora de las estaciones de autobús.

También trabajamos en el papel estratégico que tendrá nuestro sector en el futuro de la movilidad.

Continuamos también trabajando con la administración en medidas que ya se han puesto en marcha y otras que se han quedado en el tintero. Se dieron ayudas para servicios regulares de carácter autonómico y regional, y para servicios urbanos. Pero esas ayudas se extendían hasta final de año. Lógicamente, con este escenario hay que trabajar ya en la financiación del transporte público en 2021 para poder garantizar la movilidad de las personas y que no se deje aislado al mundo rural porque la falta de financiación



impida que pueda llegar a un autobús o no se puedan mantener frecuencias adecuadas en las ciudades para los usuarios que tienen que ir a trabajar o a la universidad.

Por otro lado, los ICO, que inicialmente iban a proporcionar liquidez en la tesorería de las empresas para cubrir los gastos durante el estado de alarma, al alargarse la duración de la pandemia, ha hecho que los periodos de carencia de devolución deban prolongarse también, al menos otro año más, hasta que el sector tenga una facturación regular para devolver esos préstamos. De lo contrario, lo que va a ocurrir es que ese ICO se habrá gastado antes de volver a tener ingresos y su devolución puede suponer la quiebra.

En cuanto a los leasing de los vehículos, se aprobó una moratoria de 6 meses pero vamos a ver si se puede extender al doble de tiempo, que se llegue al menos a 12 meses. Básicamente por lo mismo, porque sin ingresos no se puede hacer frente a esos costes.



Descubra la excelencia en la transmisión eléctrica

Voith Electrical Drive System

Silencioso, potente y conectado! En un mundo actual en constante cambio la movilidad eficiente gana cada día en importancia. Por eso Voith ha desarrollado el sistema perfecto para todo tipo de autobuses urbanos: el Sistema de Transmisión Eléctrico de Voith.

voith.com/ElectricalDriveSystem

VOITH
Inspiring Technology
for Generations

“DESGRACIADAMENTE, NO TODOS LOS OPERADORES VAN A SOBREVIVIR Y TARDAREMOS MUCHOS AÑOS EN RECUPERARNOS. VAMOS A TRATAR DE CONSEGUIR LO MÁXIMO POSIBLE PARA TODOS, TRABAJANDO CON CRITERIO Y ESFUERZO PARA AMINORAR LOS DAÑOS”

Hasta que comience la campaña turística esto no va a arrancar y no podemos dejar a nadie atrás. Trabajamos para que todas las empresas, independientemente del tipo de actividad de transporte que realicen, tengan algún tipo de ayudas hasta que arranque la próxima campaña turística, que ya prevemos que no será normal, pero sí algo mejor que la de este año. Dentro del Plan de Reconstrucción del Turismo, tenemos que ser también receptores de esas ayudas como parte integrante del sector. Una parte importante irá destinada a hoteles, agencias de viajes... pero otra parte debe destinarse al transporte terrestre.

Ahora estamos en negociación de la prolongación también de los ERTE. Vamos a ver en qué condiciones se extienden, si es para todos los sectores de la economía o se va a hacer por sectores. Estamos ahí, con CEPYME y CEOE, que son nuestros interlocutores sociales reconocidos en la Constitución.

Según avanza la crisis, parece que el sector comienza a estar menos unido que al inicio. ¿Cómo se percibe desde CONFEBUS?

Nosotros entendemos que la unión es fundamental, que el éxito o ayudas que logre el sec-



MEDIDAS URGENTES PARA EL TRANSPORTE ESCOLAR

Para paliar los graves efectos que la pandemia ha provocado en las empresas que prestan servicios de transporte escolar, CONFEBUS ha solicitado al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que se lleven a cabo una serie de medidas urgentes y necesarias, como que el límite de antigüedad máxima de los vehículos de transporte escolar se amplíe 1 o 2 años. Asimismo, la Confederación ha pedido al Ministerio de Educación y Formación Profesional otras medidas adicionales como el pago de los contratos suscritos con la Administración para el transporte a centros públicos para este curso lectivo, así como la prórroga para los próximos dos años del contrato, lo que permitiría aliviar la difícil situación financiera a la que están abocados los operadores que prestan este tipo de servicios, que son principalmente pequeñas y medianas empresas.

tor dependen de ella y creo que es como debemos seguir trabajando. También es verdad que la situación es cada vez más dura, más difícil y desesperada, con unas expectativas de futuro inciertas.

No todos los contratos son iguales. El contrato de línea regular de transporte público tiene un régimen jurídico diferente, tiene unos apoyos por parte de la Administración que no tiene un contrato privado entre una agencia de viajes y un operador. Tampoco es lo mismo un contrato de transporte escolar con un colegio público, que tiene unas compensaciones, que uno con un centro privado.

La situación es dramática, tanto para empresas grandes o pequeñas, o si hacen regular o discrecional. Es una crisis que afecta a todos. Nuestro esfuerzo va encaminado a que todo el sector se vea beneficiado. Unidad, estrategia y planes de reconstrucción serán fundamentales para ayudar a la recuperación del transporte de viajeros.

Desgraciadamente, la crisis del Coronavirus va a hacer que muchos sectores mengüen. Es el caso del nuestro. Eso implica que no todos los operadores van a sobrevivir y que tardaremos muchos años en recuperarlos. Vamos a tratar de conseguir lo máximo posible para todos, trabajando con criterio y esfuerzo para aminorar los daños.

Por eso estamos elaborando un Plan de Reconstrucción. Será un documento muy bueno, elaborado por expertos, que aportaremos al Gobierno para dar ideas que beneficien a todo el sector al completo.



#OMN1BU25E

125 años de autobuses y autocares Mercedes-Benz

Conectando a millones de personas. Desde 1895. Conduciendo hacia el futuro.

Desde hace 125 años los autobuses y autocares Mercedes-Benz están a tu lado.

Juntos, recorreremos nuevos caminos para llevarte a tus destinos. En el 125 aniversario, conmemoramos el viaje a través de la trayectoria de nuestra marca, su innovación y avances. Un viaje hacia el futuro muy lejos de terminar.

Conoce más sobre la historia del autobús en: [mercedes-benz-bus.link/OMN1BU25E](https://www.mercedes-benz-bus.link/OMN1BU25E)

Mercedes-Benz

The standard for buses.





NUEVA eVITO TOURER 2020 YA ESTÁ A LA VENTA

LOS CLIENTES SOLICITAN A LOS OPERADORES EL USO DE VEHÍCULOS ECOLÓGICAMENTE SOSTENIBLES EN SUS SERVICIOS

MERCEDES-BENZ VANS ESPAÑA HA COMENZADO LA COMERCIALIZACIÓN DE LA NUEVA EVITO TOURER, QUE AHORA OFRECE CON MAYOR AUTONOMÍA Y NOVEDADES EN SU DISEÑO Y EQUIPAMIENTO

El vehículo se basa en la reconocida furgoneta VITO, que es uno de los referentes para las empresas de transporte, tanto de pasajeros como de distribución de mercancías, por su versatilidad, flexibilidad y su equilibrada relación precio/rendimiento.

La eVito Tourer de fabricación en serie se produce en la planta española de Mercedes-Benz en Vitoria, donde también se fabrican el EQV, el Clase V y la furgoneta Vito. Esto permite fácilmente flexibilizar su producción adaptándose a la demanda de cada uno de los modelos.

EL MOTOR ELÉCTRICO DE LA EVITO TOURER

La eVito Tourer ofrece una autonomía de 421 km según ciclo NEDC y hasta 490 km en el ciclo medio-bajo WLTP equipable al conocido ciclo urbano.

MÁS ESPACIO INTERIOR Y HASTA NUEVE PLAZAS

La instalación de la batería en el espacio debajo del piso garantiza el mayor espacio posible dentro del habitáculo ofreciendo la misma habitabilidad y funcionalidad que la Vito Tourer. Disponible en dos longitudes de carrocería (5.140 mm y 5.370 mm), la flexible instalación de distintos tipos de asientos permiten que la eVito Tourer se convierta en un vehículo de hasta nueve plazas y seguir contando con un amplio maletero, la perfecta combinación para el servicio de taxi y transfer profesional.



El motor eléctrico y la transmisión (eATS) de la eVito Tourer están situados en el eje delantero con la conexión de carga en el lateral del paragolpes. Dispone de una potencia máxima de 150 kW (204 CV). El motor eléctrico, la transmisión con una relación de cambio fija, el sistema de refrigeración y los componentes de la gestión electrónica constituyen una unidad realmente compacta. La energía es proporcionada por una batería de iones de litio situada bajo el piso del vehículo. La velocidad máxima está auto limitada a 140 km/h (opcionalmente a 160 km/h). El consumo combinado 26,2 kWh/100 km ciclo NEDC.

SU BATERÍA Y SISTEMA DE CARGA

La batería tiene una capacidad instalada de 100 kWh (útiles 90 kWh) y tiene una garantía de 8 años o 160.000 km. La eVito Tourer dispone de un cargador a bordo (OBC) refrigerado por agua con una capacidad de 11 kW para la carga en tomas de corriente alterna AC en el hogar o en estaciones de carga públicas.

Adicionalmente incorpora de serie un sistema de carga aún más rápido de corriente continua DC y un sistema de carga combinada CCS. En Europa, la eVito Tourer puede cargarse con una potencia máxima de hasta 110 kW en una estación de carga adecuada. En menos de 45 minutos es posible cargar del 10 al 80% de la batería.

Mercedes-Benz, pone a disposición de sus clientes el Wallbox Mercedes-Benz Home para la eVito Tourer que facilita la carga del vehículo rápida y segura en la instalación adecuada y en colaboración con Iberdrola ofrece un producto "llave en mano" para la instalación fácil y rápida del Wallbox, así como un asesoramiento profesional sobre todos los aspectos de la movilidad eléctrica tanto para el cliente particular como para la empresa.

SISTEMA DE RECUPERACIÓN DE ENERGÍA AVANZADO

Para garantizar que el rango operativo se utilice al máximo, la eVito Tourer también carga sus baterías cuando está en movimiento. Al decelerar o frenar, la rotación mecánica se convierte en energía eléctrica y se usa para cargar la batería de alto voltaje (recuperación). El conductor tiene una gran influencia en

AHORA CUENTA CON AUTONOMÍA DE HASTA 421 KM Y CARGA RÁPIDA DC 50KWH DE SERIE. OFRECE HASTA 9 PLAZAS GRACIAS A LA SITUACIÓN DE LAS BATERÍAS BAJO EL PISO DEL VEHÍCULO

la recuperación utilizando avanzado sistema de recuperación por levas situadas detrás del volante. El nivel de recuperación en posición automática (D Auto) refleja la inteligencia de la eVito Tourer.

El Asistente ECO activado automáticamente ayuda al conductor a lograr la mejor eficiencia posible. Combina datos de navegación, reconocimiento de señales de tráfico e información proporcionada por los sistemas inteligentes de asistencia de seguridad (radar y cámara) ajustando automáticamente el grado de recuperación. También es asistido por los diferentes modos de conducción Eco +, que optimizan los parámetros del vehículo para maximizar la autonomía en función de las diferentes situaciones de uso.

NUEVO DISEÑO Y NUEVOS SISTEMAS DE INFOENTRETENIMIENTO

La renovación también amplía la gama de sistemas de infoentretenimiento. La nueva eVito Tourer utiliza el receptor de radio digital (DAB +) y los nuevos sistemas de información y entretenimiento Audio 30 y Audio 40 tienen una pantalla táctil de 7 pulgadas con integración de smartphone a través de Apple CarPlay™ y Android Auto™.

ASISTENCIA A LA CONDUCCIÓN

Con el Asistente de Frenada Activo, el DISTRONIC y el espejo retrovisor interior digital amplían de 10 a 13 la gama de sistemas de asistencia a la conducción y de seguridad para la nueva eVito Tourer. Esto hace que la eVito continúe la tradición de redefinir los niveles de seguridad en su hermana de combustión Vito.

CON CUATRO AÑOS DE MANTENIMIENTO

Ya es posible hacer pedidos de la nueva eVito Tourer en los concesionarios españoles de la marca. Las primeras unidades llegarán a las exposiciones en septiembre de este año.

La nueva eVito Tourer está disponible desde 69.590 €, o 599 € al mes, e incluye cuatro años de mantenimiento y un amplio equipamiento de serie. Mercedes-Benz Vans incluye en el lanzamiento de la nueva eVito Tourer el paquete de mantenimiento integrado durante los primeros cuatro años para que el usuario no tenga que preocuparse de nada.





EL SECTOR SIGUE PIDIENDO AYUDA

CONSENSO DE ANETRA, DIREBÚS, FEBT Y FEDINTRA

EL COMUNICADO, EMITIDO POR DIREBÚS CON UN TEXTO CONSENSUADO POR CUATRO PATRONALES, INDICA CINCO MEDIDAS QUE SERÁN SOLICITADAS AL GOBIERNO CENTRAL

Las medidas que, de forma conjunta, se ha acordado solicitar al Gobierno Central, son la única fórmula para evitar la única salida que, a día de hoy, tienen cientos de empresas del transporte terrestre de viajeros, la presentación voluntaria del concurso de acreedores, con la consiguiente pérdida social y económica que ello supondría para el país”, se indica en dicho comunicado. Las medidas quedan resumidas en:

“1) Alargamiento de los ERTES hasta abril de 2021, fecha en la que, según los últimos indicadores económicos y sanitarios, se estima pueda volver de forma lenta y progresiva a recuperarse la actividad del transporte de viajeros, ligado de forma inequívoca, a la activación del sector turístico, en todas sus modalidades.
2) Ampliación a 18 meses de las moratorias (de rentings, leasings o cualquier otra fórmula de financiación de compra de vehículos dedicados a la actividad)
3) Ampliación del período de carencia de los créditos ICO, así como la amortización del capital solicitado, como respuesta a la inexistencia de ingresos para los próximos 12 meses y la lenta y muy progresiva recuperación de la actividad de este sector.
4) Derogación de forma permanente del RD 443/2001 en el que se limita la edad escolar de los vehículos a 16 años, ampliando hasta los 18 años la utilidad escolar, equiparando así a la península a otras comunidades autónomas del país, como son Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla. Y acercándonos en esta materia a países de la UE como son Francia y Alemania, entre otros.

5) La presencia de los segmentos del transporte discrecional y turístico en el plan presupuestario de recuperación que se presente a la Unión Europea, para que con ayudas directas venga a rescatar el maltrecho sector de transporte terrestre de viajeros, atendiendo al papel estratégico que juegan los autocares, en los segmentos de discrecional y turístico, en la principal industria del país.”

En el documento se afirma que “el conjunto de las patronales de ámbito nacional o regional, en un ambiente de absoluta preocupación, ha coincidido en la necesidad de obtener respuestas de forma urgente por parte de los diferentes Ministerios implicados a las distintas propuestas que se han configurado y consensuado como imprescindibles, para asegurar la supervivencia del mayor número de empresas posible, habiendo sido remitidas algunas de estas propuestas a la Administración competente hace meses por varias de las asociaciones que han participado en el encuentro, sin que a día de hoy hayan sido concedidas o si se han concedido, como es el caso de la moratoria de cuotas de financiación por compra de vehículos, lo haya sido de manera insuficiente (6 meses de moratoria, frente a los 12 inicialmente solicitados por parte de las patronales)”.





Si busca un autocar compacto,
elegante y de gran versatilidad de uso
ha llegado al sitio indicado.



Nueva opción: acceso PMR
configurables hasta 8 sillas



ULYSO T por

Otokar

Nuevo **Ulyso T** de Otokar: el complemento perfecto para cualquier flota de autocares de turismo. Accesibilidad, confort, compacidad, elegancia y flexibilidad de uso, son solo algunas de las prestaciones que, sin prescindir de la seguridad, harán de los

viajes en grupos reducidos o los trayectos como lanzadera VIP una grata experiencia de movilidad para sus pasajeros. Y todo ello con un bajo coste de explotación. ¡Solo tiene que subir a bordo para comprobarlo y juzgar por usted mismo!

 10 m

 5,5 m³



REINVENTARSE Y BUSCAR ALIANZAS

ESAS SON LAS CLAVES DE LA SUPERVIVENCIA EMPRESARIAL EN LA NUEVA NORMALIDAD

AETRAM, EN COLABORACIÓN CON SU ASOCIACIÓN NACIONAL ANETRA, ORGANIZÓ PARA SUS ASOCIADOS LA CONFERENCIA WEB "SUGERENCIAS PARA SALIR VIVOS DE LA TORMENTA"

Jesús Gonzalo Tomey, presidente de AETRAM, abrió el webinar lanzando dos ideas vitales para el sector y que después serían desarrolladas por el experto conferenciante. Por un lado, la reconversión de las empresas para adaptarse a este nuevo entorno comercial, labor en la que la asociación viene trabajando desde hace tiempo. Por otro lado, y como siempre recuerda el presidente de AETRAM en las Asambleas, la importancia de agruparse, aliarse o hacer fusiones para poder sobrevivir en las nuevas reglas del juego.



RENOVARSE O MORIR

La conferencia fue impartida por **Jesús Ferradás González** de Advance Consultora de Pymes, consultor especializado en empresas y profesor de ESIC Business & Marketing School.



Ferradás fue muy claro con los operadores de transporte que siguieron la conferencia web: "las empresas deben dejarse de historias, las pymes tiene que volver a nacer y si no lo hacen, morirán", dijo. Señalaba el experto que además del trabajo a corto plazo para amortiguar los golpes inmediatos de la situación económica, las empresas deben tener un plan a largo plazo, un modelo de negocio. Ese plan debe ser flexible porque el futuro es incierto.

PROFESIONALIZACIÓN

Le recordaba a la audiencia que la mayoría de las pymes habían sido creadas por personas que se reinventaron. Sus herederos, con excepciones, se habían limitado a seguir el mismo modelo que ya existía. La gestión de los años 80 no vale ahora y les toca protagonizar el cambio por la vía que consideren más oportuna: la mejora de lo que tienen, la reinención de su empresa o directamente la disrupción hacia otro modelo de negocio. Protección medioambiental, digitalización y presión política son los ejes principales del entorno empresarial en el que hay que estar, de lo contrario van a desaparecer. Para acometer ese cambio es necesario contratar talento. Afirmaba Ferradás que muchas veces lo más aconsejable no es que el dueño de la empresa sea el jefe de la misma. "Quizá disfruta más haciendo otra función y dejando la gestión a profesionales", decía.

A su juicio será necesario contratar personal preparado para defender a la compañía con un lobby, contar en plantilla con personas que implanten de verdad la digitalización de los procesos en un equipo que suele ser totalmente analógico y que se resiste al cambio, o sencillamente contar con expertos en ventas para comercializar nuestro producto, que sepan qué quiere el cliente, qué experiencias únicas crear y cómo aprovechar los recursos culturales para diseñar nuevos servicios.

VENDEDORES DE SERVICIOS, NO TRANSPORTISTAS

Considera que muchos de los operadores siguen viéndose a sí mismos como transportistas y no como prestadores de servicios. ¿Quién diseña lo que se vende en la empresa? “No hay que despachar, hay que vender”, afirmaba.

Pero para todo ello se debe tener en cuenta que no se puede trabajar por debajo de costes o prácticamente sin márgenes de beneficio para no perder un cliente. Para no entrar en la guerra de los precios hay que destacar, ofrecer una experiencia diferente. Aseguraba que si todos ofrecen el mismo servicio, la única herramienta de decisión para el cliente es el precio. Si ofrecen diferentes tarifas pero cada una corresponde a distintos tipos de experiencias, tanto por el recorrido como por el vehículo usado, el cliente no siempre optará por lo más barato. También es vital saber cuánto cuesta cada servicio, trabajar con la metodología “cost driver”, para determinar los costes reales de esa operación y establecer los márgenes de beneficio adecuados. Les recordaba que no es lógico invertir millones de euros para finalmente ganar un simple sueldo al mes.

Matizó que “esta crisis es de facturación, no de costes, y por eso no se soluciona como siempre”, sino buscando entrada de liquidez. Insistía en la importancia del conocimiento dentro de la empresa: “Busquen talento para el cambio y si creen que es caro, comprueben cuánto cuesta no tenerlo.” En ese sentido, el experto les animó a confiar más en las mujeres y que éstas tengan más visibilidad al frente de las compañías porque según su experiencia como docente, tienen mucho que aportar, se están formando más y vienen con mucha más fuerza que sus compañeros.

EL NUEVO CLIENTE QUIERE SERVICIOS PERSONALIZADOS Y RAPIDEZ PARA LOGRAR INFORMACIÓN SOBRE LO QUE BUSCA, ASÍ COMO EN LA RESERVA Y LA COMPRA, DESEA PERSONALIZACIÓN DENTRO DE UN ENTORNO COMERCIAL DIGITALIZADO. EN ESA LÍNEA ES EN LA QUE HAY QUE TRABAJAR

LA ALIANZA SERÁ VITAL

Todo ese cambio supone una inversión para la que no están preparadas gran parte de las empresas, salvo que se organicen en alianzas y plataformas. “Si no están dispuestos a la transformación de su negocio, salgan de él cuanto antes”, decía. Y añadía que los que no acepten este cambio “no estarán en 2022”. Como última recomendación, les decía que el tercer trimestre de 2019 tiene que trabajarse en las soluciones urgentes para el corto plazo, que en el cuarto trimestre hay que diseñar un nuevo proyecto y que en el primer trimestre de 2021 habrá que tener ya un plan de negocio para sobrevivir. Les informó que como ayuda a la digitalización de las pymes, Google y el ICEX han lanzado el programa “Impulso Digital”.

CLAUSURA DE LUIS ÁNGEL PEDRERO, PRESIDENTE DE ANETRA

Luis Ángel Pedrero, presidente de ANETRA, clausuró el acto destacando como dijo el experto, “la necesidad de rodearse de conocimiento” y de profesionalizar el sector discrecional. También afirmaba ser “más partidario de las fusiones y adquisiciones” que de las alianzas de cara a las futuras concentraciones que puedan venir. Recordaba que muchos operadores ya cuentan con una plataforma informal, la red de colaboradores.





DISEÑANDO LA MOVILIDAD DEL FUTURO

LA PANDEMIA HA ACELERADO LA PUESTA EN MARCHA DE MUCHOS PLANES DE MOVILIDAD

DURANTE EL ÚLTIMO MES, SE HAN SUCEDIDO INFINIDAD DE ENCUENTROS ONLINE QUE BUSCABAN RESPUESTA A UNA MISMA PREOCUPACIÓN: ¿CÓMO GARANTIZAR UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE FRENTE AL EFECTO RECHAZO AL TRANSPORTE PÚBLICO QUE HA GENERADO LA CRISIS SANITARIA?

El Foro de las Ciudades genera espacios continuos de encuentro entre profesionales de la ciudad conformando un proceso continuo de trabajo que le permite ser en todo momento una referencia para el debate urbano vivo y actualizado. Uno de estos espacios son los LABORATORIOS DEL FORO, reuniones de expertos tematizadas.

El LABORATORIO “Más movilidad sostenible para la nueva ciudad post COVID”, del que Lola González es Directora, fue moderado por Carlos Martí, director de la revista Ciudad Sostenible, que introducía las exposiciones y debate con una pregunta sobre los cambios que la pandemia ha traído a la movilidad: “¿son cambios puntuales o se quedarán?”

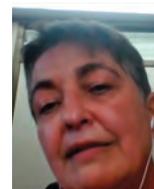
BILBAO Y LA MOVILIDAD VERTICAL

Alfonso Gil, Teniente de alcalde y delegado del Área de Movilidad y Sostenibilidad de la ciudad de Bilbao, y Presidente de la Comisión de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la FEMP, abrió el coloquio explicando las iniciativas llevadas a cabo en materia de movilidad en Bilbao y que se dirigen en gran medida a conseguir que el ciudadano vuelva a andar. Uno de los ejemplos fue la potenciación de la movilidad vertical, con ascensores y rampas en puntos de gran desnivel de la ciudad. También hizo referencia al gran cambio medioambiental que hemos visto durante el confinamiento, lo que nos lleva a dejar constancia de la necesidad de otro tipo de movilidad que no priorice al coche privado.



BARCELONA TRABAJA CON LAS EMPRESAS EN LA DESAPARICIÓN DE LA HORA PUNTA

Rosa Alarcón, Presidenta de Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB), y concejala de Movilidad en el Ayuntamiento de Barcelona (miembro de la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos, ATUC), lanzó ideas para el debate como el error de atribuir un aumento de movilidad a la mejora de la economía.





LA NUEVA MOVILIDAD PERMITIRÁ CREAR ESPACIOS DE CONVIVENCIA

rente mundial en la peatonalización, la calma del tráfico o la recuperación de espacios para las personas. Según el alcalde, todas las iniciativas eran polémicas al principio pero finalmente han sido bien acogidas al ver que se reducía la siniestralidad vial y que crecía la actividad del comercio de proximidad. Se han creado amplios espacios para que el peatón pueda caminar por toda la ciudad, a la vez que la velocidad máxima bajó a 30 km/h para los vehículos e incluso a 10 km/h en áreas peatonales. Afirmaba que no sólo no hay atascos, sino que se ha mejorado la velocidad comercial al cambiar los semáforos por rotondas y eliminar el tráfico de paso innecesario o el que sencillamente circula en busca de aparcamiento. Ahora existen parkings en diversos puntos del límite de la ciudad para que los conductores atraviesen a pie la localidad para las gestiones.

Alarcón afirmaba que se puede generar riqueza con otro modo de movilidad que potencie más el caminar, la bicicleta o la desaparición de las horas punta. Para ello, Barcelona trabaja en un pacto con las empresas para desescalar la entrada y salida del trabajo. Hay muchos retos en el mundo de la movilidad laboral, como el peligro que supone para el fomento del transporte colectivo el hecho de que los centros de trabajo ofrezcan plazas de aparcamiento para su personal.

PONTEVEDRA, UN REFERENTE MUNDIAL DE LA MOVILIDAD PARA LA CONVIVENCIA

Miguel Anxo Fernández, alcalde de Pontevedra (miembro de la Red de Ciudades que Caminan), expuso todas las medidas que se han llevado a cabo en su ciudad y que la han llevado a ser un refe-



LOGROÑO CALLES ABIERTAS

Jaime Caballero, Concejal de Desarrollo Urbano Sostenible de la ciudad de Logroño (miembro de la Red de Ciudades por la Bicicleta), también se refirió a un reparto de los espacios que favo-



rezcan a los peatones. Para ello se diseña el programa Logroño Calles Abiertas. Es una estrategia para adaptar de manera urgente el espacio público y la movilidad durante el alivio del confinamiento provocado por la crisis de la Covid-19, con una serie de intervenciones ligeras y rápidas en las calles, priorizando la salud de las personas, pero sin olvidar que es necesario compatibilizar esta actuación con actividades económicas e intereses diversos. Habló también sobre la tendencia a trabajar en proyectos de ciudades basadas en las "supermanzanas" en las que se restringe el tráfico rodado y se potencia la vida a pie y el negocio de proximidad.

LA RENTABILIDAD TIENE
UN NUEVO NOMBRE.
MOVE. TOGETHER.



Experimenta la
diferencia
en vdlbuscoach.com



BUS & COACH

INTERCAMBIO INTERNACIONAL DE IDEAS



Carlos Cadenas-Gaitán, secretario de Movilidad de la ciudad de Medellín (Colombia), hablaba del plan "Medellín Futuro" en el que el protagonista es el Eco-ciudadano. La Eco-sociedad pasa por cambiar los hábitos de consumo, cambiar el coche por otro modo de transporte más sostenible, ya sea el transporte colectivo, individual en bicicleta o patín o bien a pie. Para todo ello, afirma que se están llevando a cabo importantes cambios e inversiones en materia de líneas de transporte público y vías ciclistas, electromovilidad y tecnología aplicada al campo del transporte.

SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO



María Eugenia López, Subdirectora del Centro de Investigación del Transporte (TRANSyT) de la UPM, afirmó con rotundidad que donde menos se contagia actualmente el virus es en el transporte público porque los ocupantes llevan mascarillas y no hay contacto entre ellos, ni hablan entre sí. Aseguraba que el gran problema de Madrid no es la movilidad interior, pues hay que recordar que el 40% de los habitantes de la almendra central se mueven a pie, sino la del ámbito metropolitano. También se refirió a los planes de movilidad de los campus universitarios de Madrid en los que ya se

trabajaba antes de la pandemia y que ahora se ponen aún más en valor. En ellos se potencia el uso de la bicicleta y el teletrabajo.

LA NUEVA MOVILIDAD REQUIERE COMPROMISO POLÍTICO



Antonio Lucio, Profesor de Movilidad y estrategia Urbana de la EOI y Coordinador de Movilidad de la plataforma El Día Después, recuperó la idea del alcalde de Pontevedra sobre las apuestas políticas arriesgadas y la voluntad de empezar proyectos pensando en el futuro de los ciudadanos. Ponía el ejemplo de la decisión que se tomó hace décadas en Segovia al cerrar el tráfico en el Acueducto. También reafirmaba que el gran reto está más en las áreas metropolitanas que en las propias ciudades y que el teletrabajo será fundamental para evitar los tráficos innecesarios. Concluía apelando a una nueva cultura de la movilidad, con mayor liderazgo de los ayuntamientos y también con la necesidad de cambio social hacia el eco-ciudadano. En el debate posterior se lanzaron algunas ideas claras para evitar que la pandemia suponga un drama para el futuro de la movilidad sostenible y que, al menos, se quede igual que antes de la crisis sanitaria y no retroceda el uso del transporte colectivo. Pero para ello será necesario invertir en urbanismo, recuperación de espacios para las personas y tecnología, a la vez que trabajar en un cambio social para evitar desplazamientos innecesarios y rediseñar los movimientos necesarios para que desaparezcan las horas punta. En definitiva, lograr que la ciudad sea un espacio de convivencia.

SERÁ DE VITAL IMPORTANCIA LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA EN EL DISEÑO DE LA NUEVA MOVILIDAD



MADRID: "HAY QUE DEVOLVER LA CONFIANZA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO"



Luis Miguel Martínez, director gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, afirmaba con rotundidad que "el transporte público es seguro" en su intervención en unos coloquios organizados por Excutive Forum, con la colaboración de CONFEBUS.

En el coloquio, presentado por César Chiva, CEO de Excutive Forum, se habló sobre cómo se gestionó el transporte público durante la pandemia pero también cuales son ahora los retos de futuro. Chiva comenzó hablando de la sensación de miedo al contagio en el transporte público que se ha generado y el consiguiente posible colapso del tráfico en las ciudades. Ante esta cuestión el director gerente del CRTM, Luis Miguel Martínez, era muy claro: "es imposible que Madrid se mueva en coche". Sin embargo, ha incidido en que hay reserva de capacidad suficiente en el transporte público de Madrid porque está al 50%. "Tenemos un transporte público al que hay que dar confianza, porque es seguro", afirma.

Para generar confianza y dar respuesta al reto de la ocupación que ha supuesto la pandemia, el Consorcio está usando tecnologías que permiten seguir en tiempo real los flujos de personas. El Big Data, "nos permitía estudiar los datos de movilidad para hacer un cuadro de mando y contar con una encuesta de movilidad diaria", comenta.

Entre los proyectos previstos están los planes de movilidad de empresa, con los que se va a perseguir tanto incentivar el teletrabajo como flexibilizar la hora punta de entradas y salidas de los centros de trabajo. También se trabaja en transporte a la demanda y en los microcortes de flujos de pasajeros en el metro, para evitar aglomeraciones.

El gerente indicaba que no sólo se está trabajando en los retos que supone el COVID-19, sino que se



está siguiendo la hoja de ruta previa: reducción de los abonos de mayores, carriles segregados para el transporte colectivo, accesibilidad, intermodalidad con nuevos intercambiadores y parking disuasorios, electromovilidad...

EL TRANSPORTE PÚBLICO "HA ARRIMADO EL HOMBRO" EN LA PANDEMIA

Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS-MADRID, introdujo el coloquio explicando la importancia que la creación del CRTM ha tenido en la Comunidad de Madrid, poniéndola en el mapa mundial de la movilidad como un referente. Parte de ese éxito



ESPECIALISTAS EN ACCESIBILIDAD
con 20 años de experiencia

GOBEL 300



Gobel EVO y MICRO



Rampa GOLDEN



Rampa VICOLI



Accesorios





EL URBANISMO DE PROXIMIDAD Y CIUDADES MÁS CAMINABLES MARCARÁN LA NUEVA MOVILIDAD

está en la colaboración público-privada en la explotación de los autobuses interurbanos de la región. Recordaba Barbadillo, que durante la pandemia se ha arrimado el hombro, no solo manteniendo los servicios a pesar de la casi nula ocupación, sino también cediendo vehículos para cuerpos de seguridad y emergencias. Los autobuses interurbanos han estado “para garantizar la oferta de movilidad durante el estado de alarma”. Para recuperar la demanda y la confianza de los usuarios, Barbadillo señalaba lo importante que es una campaña de promoción del transporte público.

URBANISMO DE PROXIMIDAD PARA FACILITAR LA MOVILIDAD



El urbanismo de proximidad es fundamental para facilitar la movilidad. Esta es una de las ideas lanzadas por **Janet Sanz, teniente de alcalde de Ecología, Urbanismo, Infraestructuras y Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona**, durante su participación en un coloquio online organizado por Executive Forum con la colaboración de FCC Medio Ambiente.

Janet Sanz ha explicado el modelo que el consistorio está desarrollando para consolidar el modelo de Barcelona como “ciudad verde e inteligente, en un contexto de crisis económica, sanitaria y climática.” Considera que esta “triple crisis” tiene una única solución. Sanz ha incidido en la importancia de que “el sector público y el privado trabajemos juntos” para afrontar los retos de Barcelona y dar respuesta a la triple crisis. “La capacidad de garantizarnos como humanidad un futuro habitable y digno para todos pasa, precisamente, por impulsar hoy un uso eficiente de todos nuestros recursos naturales y hacerlo mediante la transformación de nuestra economía hacia una economía circular y limpia” ha añadido.

Reconociendo la complejidad del contexto actual, ha señalado que la crisis sanitaria también ha supuesto una oportunidad para acelerar la consolidación del modelo de ciudad en el que se trabajaba previamente. Además, ha constatado que la difícil situación ha puesto en evidencia las fortalezas que Barcelona tiene como ciudad, entre las que ha destacado su adaptabilidad. Entre las cuestiones que el Ayuntamiento de Barcelona se plantea como primordiales, Sanz ha destacado la vivienda, la movilidad y la emergencia climática.

PEATONES, CICLISTAS Y TRANSPORTE PÚBLICO EN LA NUEVA MOVILIDAD

En materia de movilidad, Sanz ha manifestado que la salud pública es un elemento central a la hora de diseñar la nueva movilidad. Aludiendo a un estudio reciente, la teniente de alcalde ha recordado que “el 83% de los barceloneses y madrileños creen que los ayuntamientos deben proteger a los ciudadanos de la contaminación”, así como generar más espacios para peatones, ciclistas y transporte público en la adaptación de la ciudad a la nueva movilidad. Por tanto, ha expresado la voluntad de adaptar el espacio urbano para responder a “un problema de salud pública y contaminación” y así consolidar la ciudad verde e inteligente. Para afrontar el desafío de la emergencia climática, Sanz ha incidido en que “necesitamos una alianza y un compromiso de todas las administraciones, las empresas y los ciudadanos”. De este modo, ha considerado que en el futuro podrían darse crisis climáticas o de escasez de recursos naturales que nos hagan vivir situaciones tan extremas como la ocasionada por el Covid-19. Poner en valor la innovación y la inteligencia sería clave para hacer frente a este reto, escalando y replicando las experiencias exitosas de otras ciudades. En este sentido, ha advertido que la transición ecológica europea debe empezar en las ciudades para que sea una realidad. Jordi Payet, director de FCC Medio Ambiente, ha clausurado el coloquio destacando que “nuestra sociedad refuerza su compromiso para ofrecer y dar soporte a los servicios inteligentes que comportan un fomento de la sostenibilidad y la responsabilidad social”, para así cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), la Agenda 2030 y el Objetivo 2050. Todo ello, según ha explicado, en un escenario económico muy complejo, por los efectos del Covid-19, y restrictivo, por las exigencias de cumplimiento de deuda.

ZARAGOZA, UNA DE LAS PRIMERAS CIUDADES EUROPEAS “CARBON NEUTRAL”



La consejera de Servicios Públicos y Movilidad del Ayuntamiento de Zaragoza, **Natalia Chueca**, participó también en un coloquio online organizado por Executive Forum, con la colaboración de FCC Medio Ambiente.

Entre los retos de futuro de las ciudades y la movilidad tras el COVID-19 está la descarbonización. Según

Natalia Chueca, Zaragoza podría ser una de las primeras ciudades europeas “carbon neutral”.

CIUDADES “15 MINUTOS A PIE” EN EL EPICENTRO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Reconoce que la capital aragonesa parte de unas condiciones excelentes, porque se puede ir caminando desde el centro hasta cualquier punto en menos de 20 minutos a pie. Esto hace que tan sólo el 24% de los desplazamientos en la ciudad sean en transporte privado.

Para la Consejera, el Covid-19 debería ser percibido como el acelerador y punto de inflexión que impulse la transformación de las ciudades del siglo XXI, y potenciando que se pongan en marcha planes que se habían diseñado ya pero todavía no se habían activado.

Entre los retos están: frenar el cambio climático, la creación de infraestructuras verdes, la reorganización, un uso más racional del suelo, la revitalización de las ciudades existentes evitando la dispersión del terreno o la evolución hacia una movilidad más sostenible.

UNA NUEVA MOVILIDAD MULTIMODAL

En ese cambio de modelo de movilidad habría que potenciar los carriles bicis, en cuya red Zaragoza es la segunda ciudad de España o la pacificación de las calles para que vehículos y peatones convivan de un modo seguro.

El 50% de los desplazamientos se producen andando o en bicicleta, mientras que solo el 24% se realizan en vehículos privados. Por esta razón, los índices de contaminación del aire y de motorización en Zaragoza son muy inferiores a la media española. La consejera ha manifestado la apuesta del Ayuntamiento por el transporte público, como “arteria principal” de la ciudad, y la movilidad compartida para seguir avanzando.

En este sentido, Chueca ha declarado que en Zaragoza “la nueva movilidad va a ser multimodal”,

PARA CREAR UN MARCO ESTABLE QUE PERMITA DESARROLLAR CON ÉXITO EL DISEÑO DE LA MOVILIDAD DEL FUTURO, SERÁ NECESARIA LA LEY DE FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICA, EN LA QUE YA TRABAJA EL GOBIERNO

ya que “tenemos que impulsar que el ciudadano pueda elegir un modo u otro fácilmente, en función de las necesidades, la distancia y el tiempo que tenga para el recorrido”. Para lograrlo, ha advertido que la tecnología es el gran facilitador, por lo que el Ayuntamiento está trabajando en una nueva plataforma que integre todos los modos de transporte y las transacciones de pago. En este “puzzle” de movilidad, ha hecho hincapié en que el transporte público ha de ser la pieza vertebradora para que el “ciudadano multimodal” esté siempre en el centro, ya que “él es la prioridad, y los datos y la tecnología deben estar al servicio de su movilidad y calidad de vida”.

Finalmente, Joaquín Jiménez, director de la Delegación de Aragón y la Rioja de FCC Medio Ambiente, despidió el coloquio incidiendo en la importancia de la colaboración público-privada para lograr todos estos objetivos. Su compañía colabora con el Ayuntamiento de Zaragoza desde hace 75 años.

En definitiva, Ciudades sin contaminación, con tráfico calmado, caminables con distancias de máximo 15 minutos a cualquier punto de interés y un sistema de transporte público multimodal que combine tanto vehículos colectivos como individuales, es la idea general que resume lo que buscan las ciudades para su movilidad futura.





INVERSIÓN HISTÓRICA DE DIESEL TECHNIC

MÁS DE 30 MILLONES DE EUROS DESTINADOS A INNOVACIÓN Y TECNOLOGÍA

DIESEL TECHNIC, EL LÍDER MUNDIAL DEL RECAMBIO ALTERNATIVO PARA VEHÍCULOS COMERCIALES, HA APOSTADO POR ESTA ENORME INVERSIÓN ECONÓMICA PARA AMPLIAR SU CENTRAL EN ALEMANIA Y AUMENTAR LA CAPACIDAD LOGÍSTICA DE SUS FILIALES

AVANZADO DIESEL TECHNIC QUALITY SYSTEM (DTQS)

Una de las mayores partidas de esta inversión se ha dedicado al nuevo centro de pruebas, el corazón del DTQS, donde se ha mejorado la capacidad de análisis y medición en condiciones de laboratorio, y que ahora también cuenta ahora con un departamento dedicado en exclusiva al análisis electrónico, y con la capacidad de creación de prototipos mediante impresión 3D. Las incesantes inversiones en el DTQS garantizan un alto y constante nivel de calidad, y una optimización continua del producto: El ADN de Diesel Technic.

NUEVO ALMACÉN AUTOMATIZADO CON TECNOLOGÍA SHUTTLE

Pero donde más se refleja espectacularmente la repercusión de esta inversión es en la nueva tecnología shuttle —de lanzadera— implementada en el nuevo almacén automatizado para recambios de pequeño volumen. Dicho almacén cuenta con un sistema de almacenamiento eficiente que permite ahorrar espacio para facilitar y agilizar la disponibilidad del producto a sus clientes de todo el mundo. Este nuevo almacén automatizado consta de cuatro pasillos de unos 17,5 m de altura y ofrece espacio para más de 40.000 contenedores que albergarán





AQUELLOS QUE ESTÉN INTERESADOS EN APROVISIONARSE UTILIZANDO EL PARTNER PORTAL PUEDEN CONTACTAR CON SU DISTRIBUIDOR HABITUAL DE RECAMBIOS O REALIZAR LA CONSULTA EN EL FORMULARIO DE CONTACTO DE WWW.DIESELTECHNIC.COM

PARTNER PORTAL DISPONIBLE EN:
[HTTPS://PARTNERPORTAL.DIESELTECHNIC.COM](https://PARTNERPORTAL.DIESELTECHNIC.COM)



más de 12.000 referencias de recambios de pequeño volumen. Los 148 carros shuttle trabajarán incansablemente para procesar un gran número de operaciones de almacenamiento y recogida en poco tiempo, lo que garantiza una increíble velocidad en la preparación y entrega de los pedidos.

DT SPARE PARTS: JUST IN TIME

La rapidez, flexibilidad y fiabilidad de la cadena de suministro de Diesel Technic permiten asegurar que sus recambios puedan estar siempre en el momento y lugar adecuados, para que tanto vehículos, como negocios, en cualquier parte del mundo, apenas tengan que parar su actividad más de lo necesario.

PARTNER PORTAL: AGILIDAD EN LOS PROCESOS DE APROVISIONAMIENTO

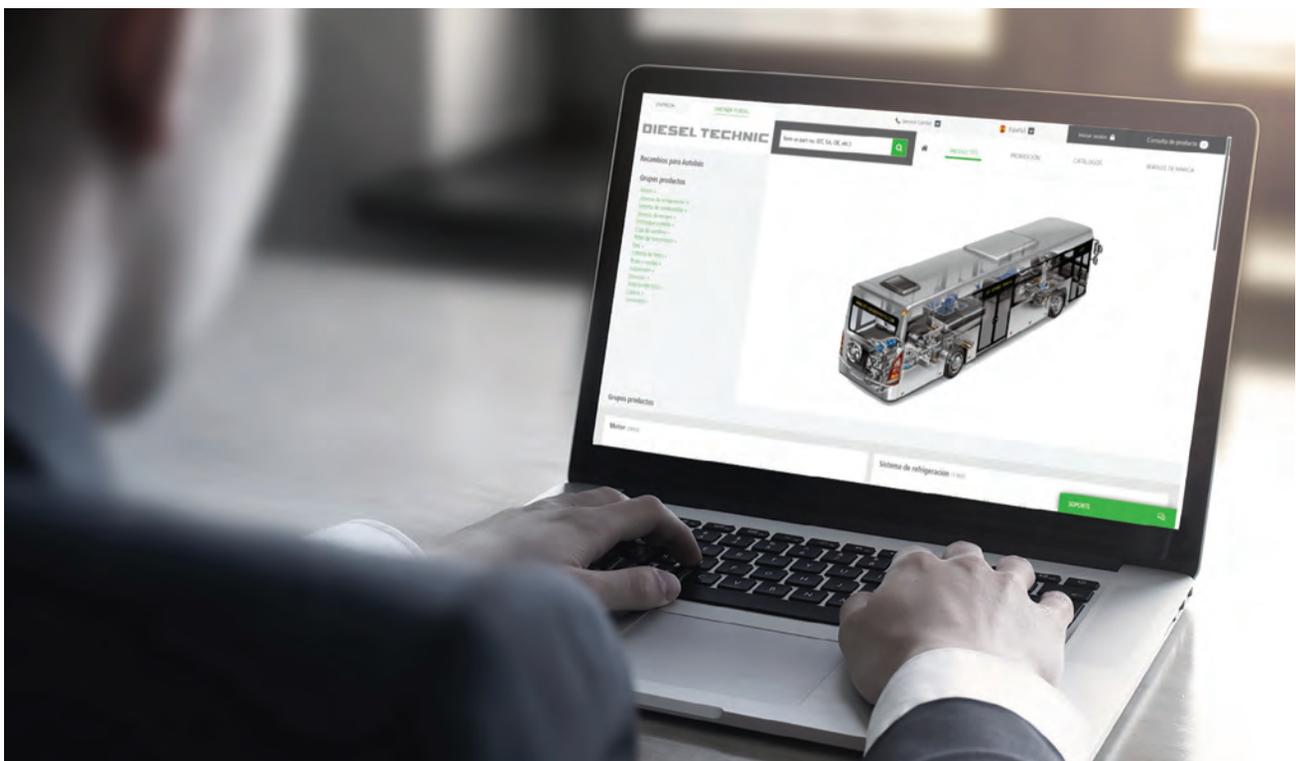
La disminución de los tiempos de parada también se logra simplificando los procesos necesarios para abastecerse. Diesel Technic Iberia anunció hace unos meses que para facilitar y agilizar esta tarea, los talleres ya pueden acceder a su plataforma online para

comprar recambios a su distribuidor local. De esta forma el distribuidor podrá utilizar el Partner Portal como su propia tienda online permitiendo que parte de las funciones ampliadas que ofrece sean accesibles para sus clientes –minoristas, talleres o flotas–, como ver precios y comprarles productos.

De esta manera, los recambios pueden enviarse rápidamente al distribuidor local, o entregarse directamente al cliente desde los almacenes de Diesel Technic; evitando así demoras innecesarias tanto en la realización de los pedidos como en la logística posterior.

MENORES COSTES DE TRANSPORTE Y AHORRO DE TIEMPO PARA TODAS LAS PARTES

Diesel Technic ofrece este servicio con el fin de facilitar un ahorro en los tiempos de tránsito y disminuir los costes de transporte. Además, con su amplia gama de productos es posible efectuar reparaciones completas, lo que hace que disminuya el número de expediciones porque no es necesario recurrir a terceros.





LOS TALLERES TAMBIÉN SON AUTOMOCIÓN

CETRAA Y CONEPA DENUNCIAN EL OLVIDO DE LOS TALLERES EN EL PLAN DE AYUDAS

AMBAS ASOCIACIONES DENUNCIAN ANTE EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO QUE EL PLAN DE AYUDA A LA AUTOMOCIÓN SE OLVIDA DE LAS EMPRESAS DEL SECTOR DE LA REPARACIÓN Y EL MANTENIMIENTO: "LOS TALLERES TAMBIÉN SOMOS AUTOMOCIÓN"

CETRAA (Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines) y CONEPA (Federación Española de Empresarios Profesionales de Automoción), organizaciones empresariales estatales del sector del mantenimiento y la reparación de vehículos automóviles y motocicletas, han dirigido una carta al presidente del Gobierno para pedirle que se contemple expresamente a los talleres en el "Plan de impulso de la cadena de valor de la industria de la automoción", y en el que no se hacía ni una sola referencia a la actividad de las empresas del sector.

Ambas instituciones, que aplauden el programa de renovación del parque contenido en el plan, han pedido directamente la implicación de Pedro Sánchez al considerar que los contactos reiterados y realizados hasta la fecha con distintos departamentos ministeriales, antes y durante la actual crisis producida por el COVID-19, y tendentes a pedir colaboración, presentar propuestas y ofrecer apoyo en el diseño y desarrollo de iniciativas relacionadas con el automóvil, no han tenido respuesta adecuada a pesar de su amplia representatividad sectorial. CETRAA y CONEPA aúnan a 48 asociaciones de talleres, con un total de 35.000 empresas, más del 80 por ciento del global del sector reparador. Las patronales recuerdan, además, que ya el mes pasado instaron al Gobierno a que se tuviera en cuenta los servicios de reparación y mantenimiento de vehículos en las ayudas al sector del automóvil en su conjunto en el marco de la crisis sanitaria

y económica producida por el Covid-19. Sin embargo, la palabra "taller" no se menciona ni una sola vez en el documento, mientras que sí se hace referencia, como "partes" de ese universo de la automoción al desarrollo de software y a las infraestructuras TIC y eléctricas.

CETRAA y CONEPA subrayan que el taller es un elemento esencial y omnipresente en la vida de un vehículo y recuerdan que el sector, formado mayoritariamente por micropymes y pymes, emplea a más de 150.000 personas y facturó por encima de 12.500 millones de euros en 2019, con una contribución fundamental e imprescindible a la seguridad vial de los españoles. Por ello, manifiestan su preocupación por la nula referencia a sus propuestas en el plan, entre ellas:

- El apoyo al mantenimiento de vehículos ya en circulación como garantía de la seguridad vial y a su transformación mediante aplicación de tecnologías más eficientes, que ayuden a mejorar el nivel de emisiones.
- Los aspectos relacionados con la formación, y muy especialmente la necesidad de fomentar la actualización continua y la puesta al día de los profesionales que trabajan en los talleres en un momento de transformación tecnológica profunda.
- La necesaria ayuda a las inversiones de los talleres en herramientas y equipos tecnológicos que permitan reparar a los nuevos vehículos, acelerar los procesos de digitalización y ayudar a las empresas a asumir los cambios del mundo de la conectividad.

LOS TALLERES HACEN FRENTE AL COVID

GUÍAS, PROTOCOLOS DE ACTUACIÓN Y CERTIFICACIONES, VERIFICAN SU SEGURIDAD

CETRAA Y CONEPA, EN COLABORACIÓN CON LOS SINDICATOS UGT Y CCOO LANZARON UNA GUÍA Y CARTELES GRÁFICOS INFORMATIVOS PARA INFORMAR EN LOS TALLERES SOBRE LOS PROTOCOLOS A SEGUIR PARA EVITAR LA PROPAGACIÓN DEL COVID-19

Estos carteles contienen tanto información genérica para la protección de las personas como medidas de precaución y consejos específicos para los trabajadores de los talleres de reparación. De esta manera, los contenidos son: cómo lavarse las manos, acciones para protegerse, principales focos de contagio, cómo desinfectar los vehículos y zonas de mayor riesgo en la desinfección de vehículos. CETRAA y CONEPA crearon una guía preventiva para talleres que, al igual que estos carteles, se distribuyeron a las asociaciones integradas en ellas.

SEGURIDAD EN LOS TALLERES DE LAS MARCAS DE AUTOBÚS Y AUTOCAR

Los talleres de las redes de autobús y autocar han puesto en marcha protocolos seguros para sus trabajadores y clientes. Algunos han dado el paso de la certificación de esos protocolos, como Daimler Buses. Para la protección contra la infección de COVID-19 la marca de servicio Omniplus de Daimler Buses ahora ha especificado reglas estrictas. El proceso empieza con la recepción del vehículo sin contacto directo, al aire libre en las instalaciones del Centro de Servicio. Dentro del edificio, las marcas del suelo en el área de atención al cliente ayudan a todos a mantener la distancia social prescrita. Todas las áreas se limpian con mayor frecuencia y hay dispensadores de desinfectantes disponibles. Los recambios solicitados se entregan colocándolos en un mostrador. No importa si se trata de la llave del vehículo, el volante o teclas de operación: todas las partes del autobús que se tocan se limpian a fondo. Sobre todo, los empleados ventilan los vehículos, siempre durante 20 minutos al aire libre antes de moverlos y también antes de



devolver el autobús al cliente. Además, la marca recuerda que con la eShop de Omniplus ON se pueden realizar pedidos de piezas de recambios online para autobuses.

El pasado 30 de junio, Daimler Buses en España (EvoBus Ibérica, S.A.U.) obtuvo el sello de Centro Protegido frente al Covid en adhesión al protocolo de protección y prevención establecido por Mercedes-Benz, supervisado y auditado por TÜV SÜD ATISAE, S.A.E. bajo el número Ns 4760079^a. Este sello válido para Daimler Buses en España (EvoBus Ibérica, S.A.U.) y sus marcas (Mercedes-Benz, Setra, OMNIplus, BusStore) es un distintivo para sus instalaciones, taller BusWorld Home Madrid, almacén de recambios y centro de entrega de vehículos nuevos y de ocasión.



La garantía del fabricante

CABALLETES DE SOSTÉN



SUS VEHÍCULOS ELEVADOS, SIEMPRE ASEGURADOS

- ADAPTADOS PARA VEHÍCULOS INDUSTRIALES
- TODO TIPO DE ALTURA Y DE CAPACIDAD
- HECHOS EN ESPAÑA
- PROBADOS EN CARGA SEGÚN LA DIRECTIVA 2006/42/CE, CON COEFICIENTE DE 1,5



Contacte con nosotros a

comercial@sefac.es o al tel. 91 672 3612
www.sefac.es o facebook/SefacEspana



CONSEJOS PARA LOS TALLERES ESPECIALIZADOS

RECOMENDACIONES DE CONTINENTAL AUTOMOTIVE PARA REINICIAR LOS NEGOCIOS

CONTINENTAL OFRECE A LOS TALLERES ALGUNAS CLAVES QUE LES AYUDARÁN A RESURGIR DESPUÉS DE LA CRISIS, MÁS FUERTES QUE NUNCA

CONSEJO 1: AUMENTA LA EFICIENCIA, EL ANÁLISIS DE LAS OPERACIONES PUEDE AYUDAR EN LA CRISIS

La situación actual obligará a algunos talleres a adaptarse a nuevas condiciones para sobrevivir. Para muchos, el prolongado estado de emergencia ha provocado un aumento de los costes y una disminución de los ingresos. "En el futuro, muchos talleres tendrán que seguir muy de cerca sus finanzas, y una comprensión clara de sus cifras clave se volverá cada vez más importante en la toma de decisiones", comentan desde Continental. Las empresas con un conocimiento detallado de estos datos pueden adoptar medidas específicas, por ejemplo, gestionar a los empleados de manera más eficaz, optimizar los flujos de trabajo o afinar en su forma de contactar con los clientes. Para ayudarlos, Continental está desarrollando una herramienta precisamente para esto: analizar mejor la situación económica de los talleres de automóviles.

CONSEJO 2: TRABAJA MÁS SEGURO, IMPLEMENTA LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD

Además de analizar su situación comercial, los talleres también deberían prestar atención a disponer de una buena organización. En la actualidad, deben cumplir con todos los requisitos de seguridad, algo que a priori, puede parecer difícil pero que no tiene por qué serlo. Los talleres pueden reducir esta complejidad dividiendo el listado total de cosas a tener en cuenta en varias categorías, como, por ejemplo: contacto con clientes, actividades diarias del taller y funcionamiento del mismo. Esto ayudará a que las cosas estén algo más organizadas y sin necesidad de tener que lidiar con muchos detalles.

Un ejemplo real de implementación de medidas de seguridad es la incorporación de Continental a la iniciativa del sello "Taller seguro ante el COVID-19", impulsada por TÜV SÜD, para la que la compañía se une a través de sus redes de talleres especialistas: talleres VDO y los expertos en tacógrafo DTCO+, Centros de Frenos ATE y Centros de Reparación Diésel (DRS), en este proyecto para establecer protocolos homogéneos, estrictos y transparentes de higiene y limpieza que permitan establecer una normalidad segura, generando confianza, tanto en el empleado como en el cliente.

CONSEJO 3: MANTENTE CERCA DE TUS CLIENTES Y AVANZA HACIA LO DIGITAL

El Covid-19 ha dado lugar a cambios fundamentales en la comunicación. La necesidad de reducir el contacto personal ha dado más importancia a los canales digitales. Si antes no estaba claro, ahora sí lo está: los talleres deben estar digitalizados y tener una mayor presencia online. Aunque la mayoría no puede permitirse el salto a la digitalización completa, el proveedor de automoción recomienda empezar por definir estrategias e invertir en herramientas que ayudarán a mejorar la gestión de la empresa: ofrecer la opción de reservar y gestionar citas online como en el caso de Continental, se hace a través de la ya disponible plataforma digital TruckOn, aumentar la presencia en Google y redes sociales, disponer de una página propia web donde ofrecer todos los productos y servicios, así como una video presentación integrado y responder rápidamente a los correos elec-

trónicos. "Aquí también, la practicidad está a la orden del día. Lo importante es facilitar la vida de los clientes ofreciendo canales digitales con los que estén familiarizados", declaran desde la compañía.

Así, la red de talleres para vehículo industrial DTCO+ está avanzando hacia una digitalización plena no solo con el uso de herramientas digitales sino también promoviendo canales de comunicación online que ayudan a dichos talleres a impulsar las ventas y la productividad de sus negocios en estos momentos difíciles para todos.



CONSEJO 4: INVIERTE EN TU EQUIPO, SON IMPORTANTES, ESPECIALMENTE EN MOMENTOS DE CRISIS

En la actualidad, muchos talleres están centrados principalmente en la supervivencia, como es lógico, pero no deberían pasar por alto la importancia de motivar a sus empleados y hacerlos sentir apreciados. También es necesaria una comunicación abierta sobre la situación actual, así como la formación durante la crisis del coronavirus. Los empleados bien capacitados son el requisito previo para clientes satisfechos. Por ello, Continental ha ampliado significativamente sus ofertas de formación digital, con cursos sobre tecnología y productos, así como webinars específicos para, por ejemplo, su red de talleres de Vehículo Industrial, DTCO+.

CONSEJO 5: DESARROLLA UNA ESTRATEGIA Y ELIJE EL CAMINO CORRECTO

Los talleres que están deseando tener un futuro exitoso después de la crisis, tienen varias oportunidades a su disposición. Sin embargo, como siempre, es importante encontrar la combinación correcta. Las estrategias y medidas adecuadas para cada taller deben tomarse de forma particular para cada uno y ver si estas son viables y darán resultados; es importante diseñar un plan y seguirlo hasta el final. Continental seguirá trabajando para ofrecer a los talleres una amplia gama de ofertas y servicios para que puedan salir de las crisis más fuertes que nunca, además de ofrecer el apoyo y soporte necesarios para conseguirlo. Continental desarrolla tecnologías inteligentes y servicios pioneros para la movilidad sostenible y conectada para el transporte de personas y mercancías. Fundada en 1871, la empresa de tecnología ofrece soluciones seguras, eficientes, inteligentes y asequibles para vehículos, máquinas, tráfico y transporte. En 2019, Continental generó ventas de 44.500 millones de euros y actualmente cuenta con alrededor de 240.000 personas en 59 países.

ATLAS®



Autocar & Autobus

Avda. Rebullón s/n - P.I. A Portela • 36416 Mos, Pontevedra, España • Tlf: 986 288 934 • Fax: 986 498 890

Delegación Madrid: Solidaridad 9 • P.I. Los Olivos • 28906 Getafe - Madrid • Tlf: 91 357 87 13

www.atlasautobus.com • info@atlasautobus.com

Recambios y Accesorios para Autobuses y Autocares

ILUMINACIÓN - EMBELLECEDORES - CARROCERÍA - INTERIORES - AUDIO & VIDEO - SISTEMAS DE PUERTA



**AYATS-BEULAS-BMC-BOVA
CAMO-CAETANO-CARSER
CARSA-CASTROSUA-CARBUS
FAREBUS-FERQUI-INDCAR
INTEGRALIA-IRISBUS-IRIZAR
MAN-MARCOPOLO-MERCEDES
NEOPLAN-NOGE-OBRADORS
OTOKAR-SETRA-SUNSENDER
STACO-TEMSA-UNVI-UGARTE
VOLVO**

Euroliners y Eurotrims Distribuidores exclusivos para España y Portugal



MAN LANZA SU MICROBÚS SOBRE LA BASE DEL TGE

PARA SUS DOS PRIMEROS MODELOS, LA MARCA HA APOSTADO EN ESPAÑA POR DOS CARROCEROS

EN NUESTRO PAÍS, MAN HA CONTADO CON LA COLABORACIÓN DE LOS CARROCEROS UNVI Y NOGEBUS PARA OFRECER DIFERENTES VERSIONES Y POSIBILIDADES A SUS CLIENTES

A sí lo indicaba en la presentación del vehículo **Jean Paul Ocquidant**. El Director de Marketing y Comunicación de MAN Truck & Bus Iberia afirmaba también: “vamos a lograr muchos éxitos con este modelo porque además del propio producto, contamos con los servicios y extensa red nacional e internacional de MAN, y tenemos un gran equipo comercial”.



Manuel Fraile, director de Buses de MAN, destacaba que “aunque pueda parecer que no es el momento idóneo para esta presentación, hay que seguir preparándose para ofrecer al cliente lo mejor. Y ahora, con el microbús MAN TGE cubrimos una demanda histórica de los operadores” También afirmó que “es el vehículo de su segmento con mayor equipamiento de serie”. A las ventajas del propio microbús añadía que los operadores pueden tener un único interlocutor para toda su flota, ya que MAN tiene ahora vehículos desde 9 plazas hasta 93, cubriendo cualquier necesidad de sus clientes.



En lo que a su colaboración en España con Unvi y NogeBus, indicaba que estos acuerdos aportarán mayor flexibilidad a los pedidos, lo cual es el punto fuerte de los carroceros. “Buscamos socios con amplia experiencia en este sector que apuesten por un proyecto común, y que aporten personalización al producto final”, decía Fraile.

ALTA FIABILIDAD

Tras la gran aceptación del furgón MAN TGE en el sector de mercancías, con varios clientes que han vuelto a apostar ya por este modelo, la marca cree que el sector de viajeros también acogerá con agrado las versiones para pasajeros. Tal es su confianza en el producto que se comercializa con una extensión de garantía de 3 años o 180.000 km de serie para el furgón TGE.

LA CADENA CINEMÁTICA DEL MICROBÚS MAN TGE

El Responsable Comercial TGE para el departamento de bus de MAN en España, **Miguel Alcañiz**, explicó las principales características técnicas del microbús, que ha sido desarrollado sobre la base de un MAN TGE 6.180.



Con una MMA de 5.500 Kg, un potente motor de 180 CV, par máximo de 410 Nm y caja de cambios auto-



Ambos carroceros ofrecen flexibilidad de configuración de 9 a 22 plazas con el MAN TGE.

mática ZF de 8 velocidades de serie, estamos ante un vehículo único en su segmento. Su motorización específica para vehículo industrial permite una gran fuerza de arranque que logra mantenerse durante más tiempo.

La caja de cambios ha sido adaptada al MAN TGE y ofrece unos excelentes consumos. Cuenta con convertidor de par hidrodinámico. También se puede equipar opcionalmente con caja de 6 velocidades.

EL MAYOR EQUIPAMIENTO DE SERIE PARA SU SEGMENTO

El vehículo se ha equipado de serie con los más innovadores sistemas de seguridad y entretenimiento. Se ha incorporado el asistente activo de salida de carril, que no sólo avisa al conductor sino que devuelve el vehículo a su lugar, asistente de viento lateral, sistema de frenado de emergencia, detector de fatiga, ayuda de arranque en pendiente, cámara de marcha atrás, ópticas led...

A todo ello y muchas otras opciones más, se suman soluciones multimedia, volante multifunción, asiento de conductor Ergoconfort y localización más ergonómica del tacógrafo digital...

ATRATIVO POR DENTRO Y POR FUERA

A su atractivo aspecto exterior se le un interior espacioso y luminoso. De esta cuestión se encargan sus dos socios en España: Unvi y Nogebús. Cada uno de ellos ha elaborado variantes del modelo que permiten cubrir diferentes tipos de servicios y capacidades para cualquier petición por parte de los clientes.

Desde 9 hasta 22 plazas, con más o menos bodega, el MAN TGE puede configurarse para servicios escolares, rutas de empresa, servicios discrecionales,

LA MARCA AFIRMA QUE "ES EL VEHÍCULO DE SU SEGMENTO CON MAYOR EQUIPAMIENTO DE SERIE"

transfers, servicios VIP... De momento no hay versión urbana carrozada, como la unidad completa que pudimos ver en la pasada edición de Busworld, pero no se descarta. Si existen variantes PMR.

DIFERENTES CARROZADOS

El carroceros gallego Unvi personaliza el MAN TGE con su modelo S20. Ofrecerá tres versiones: 19 plazas + C, 22 plazas + C en la versión XL y la 6 + C en la versión PMR. La capacidad de la bodega varía de 0,5 m³ a 1,75m³.

El carroceros catalán Nogebus ha diseñado una carrocería en exclusiva para MAN TGE. La distribución de la carrocería cuenta con múltiples combinaciones que van desde una capacidad de 16 plazas +G+C a 22 plazas + G + C, con bodegas de 0,85 m³ a 2,45 m³. La versión PMR permite combinaciones que van de 17 plazas +1 PMR + C a 9 plazas + 3 PMR + C.



Según la versión elegida, la bodega puede contar con hasta 2,45 m³.



A todos los sistemas de seguridad incluidos de serie, se suma un gran paquete de equipamiento para garantizar el confort tanto de los pasajeros como del conductor.



PROTOCOLO OFICIAL DE LIMPIEZA PARA AUTOBÚS

FIJA LAS BASES MÍNIMAS PARA LA DESINFECCIÓN DE AUTOBUSES, AUTOCARES E INSTALACIONES

EL PROTOCOLO HA SIDO ELABORADO POR EL MINISTERIO DE SANIDAD Y EL MITMA EN COLABORACIÓN CON LAS CCAA Y EL DEPARTAMENTO DE VIAJEROS DEL CNTC

El Protocolo tiene por objeto servir de guía de referencia sobre las medidas a contemplar por las empresas prestatarias de los servicios de transporte público de viajeros por carretera en relación con la limpieza y desinfección del material móvil y de las instalaciones asociadas, con motivo de la alerta sanitaria generada por el coronavirus SARS-CoV-2.

ASPECTOS COMUNES

Debemos diferenciar entre la finalidad de la limpieza, como medio de eliminar suciedad e impurezas, para lo cual nos ayudamos de productos como agua y detergentes; de la desinfección, destinada a eliminar o reducir significativamente la carga microbiana de las superficies. Por ello, es importante que se realice una exhaustiva limpieza antes de proceder

a la desinfección, ya que esta última carece de eficacia si la superficie no ha sido previamente desprovista de suciedad que pueda servir de refugio a los microorganismos.

Los productos

- Los productos a utilizar en las tareas de limpieza serán detergentes y limpiadores que no están catalogados como biocidas y que, por tanto, no necesitan ninguna autorización por parte del Ministerio de Sanidad.
- En las tareas de desinfección se podrán utilizar desinfectantes como diluciones de lejía 1:50 recién preparada o cualquiera de los desinfectantes con actividad virucida que se encuentran en el mercado y que han sido autorizados y registrados por el Ministerio de Sanidad. En el uso de estos productos siempre se respetarán las indicaciones de la etiqueta.

Su utilización

- Los responsables de la prestación del servicio de limpieza o desinfección, deberán acopiar la cantidad suficiente del producto indicado, EPIs (guantes, mascarillas, etc.) adecuados para su aplicación si fueran necesarios dentro de sus protocolos de limpieza, a la vez que la impartición de los cursos de formación para el personal preceptivos para la

realización de las tareas de limpieza y desinfección, en el caso de que se empleen productos para uso por personal profesional o bien, para aquellos productos para uso especializado, que el personal tenga la formación específica de acuerdo a lo establecido en el Real Decreto 830/2010. La utilización de los productos desinfectantes se realizará conforme a las instrucciones sobre modo de empleo establecidas en la correspondiente resolución de autorización de los productos biocidas/virucidas en cuestión. Además, deberán solo poder ser utilizados por el personal que figura en dichas autorizaciones.

Procedimiento para aplicación de solución desinfectante

- Como técnicas para aplicar el producto desinfectante al realizar una desinfección de contacto se podrá emplear una bayeta microfibrá, paño, fregona, etc. impregnada de la solución desinfectante sobre cada uno de los elementos, en función de cómo se deba realizar la aplicación del producto, conforme esté autorizado el producto virucida en cuestión, de manera que queden en su totalidad bañados por la misma y sometidos a su acción biocida con el producto diluido en agua o puro.
- Se debe asegurar en todo momento que la bayeta, paño, fregona, etc. se encuentra lo suficientemente impregnada en producto desinfectante para realizar este proceso de forma correcta y además se prestará especial atención a las zonas y superficies de contacto más frecuente por los viajeros. Se podrán usar otras técnicas con una eficiencia similar de acuerdo al modo de empleo autorizado del producto desinfectante.
- Todas las operaciones deberán realizarse con guantes desechables aptos para la aplicación del virucida, si la aplicación del producto así lo requiere, así como el uso de otros EPIs si la autorización del producto lo especifica como tal.

Personal de limpieza

- Los trabajadores que realicen las labores de limpieza y/o, en su caso, desinfección deberán seguir las medidas descritas en este protocolo y protegerse con los equipos necesarios según el nivel de riesgo expuesto, de acuerdo con lo que establezcan los servicios de Prevención de Riesgos Laborales, así como lo que se disponga en las medidas de precaución y medidas de mitigación de riesgo que figuren en la autorización de los productos desinfectantes que se utilicen.
- Será obligatorio el uso de guantes y mascarilla en todo momento para las actividades de limpieza y/o, en su caso, desinfección. No se debe tocar con los guantes ninguna parte del cuerpo. En caso inevitable se deben cambiar los guantes inmediatamente y lavarse con agua y jabón las manos.
- Deberá disponerse de recipientes o bolsas desechables para una correcta eliminación de residuos.

CADA EMPRESA DEBERÁ ELABORAR UN PROCEDIMIENTO ESPECÍFICO TOMANDO COMO REFERENCIA LAS RECOMENDACIONES SEÑALADAS EN ESTE PROTOCOLO Y EN EL CASO DE SERVICIOS DE TITULARIDAD PÚBLICA DEBERÁ TRASLADARSE ESTA TAREA A LA ADMINISTRACIÓN RESPONSABLE DEL SERVICIO PÚBLICO

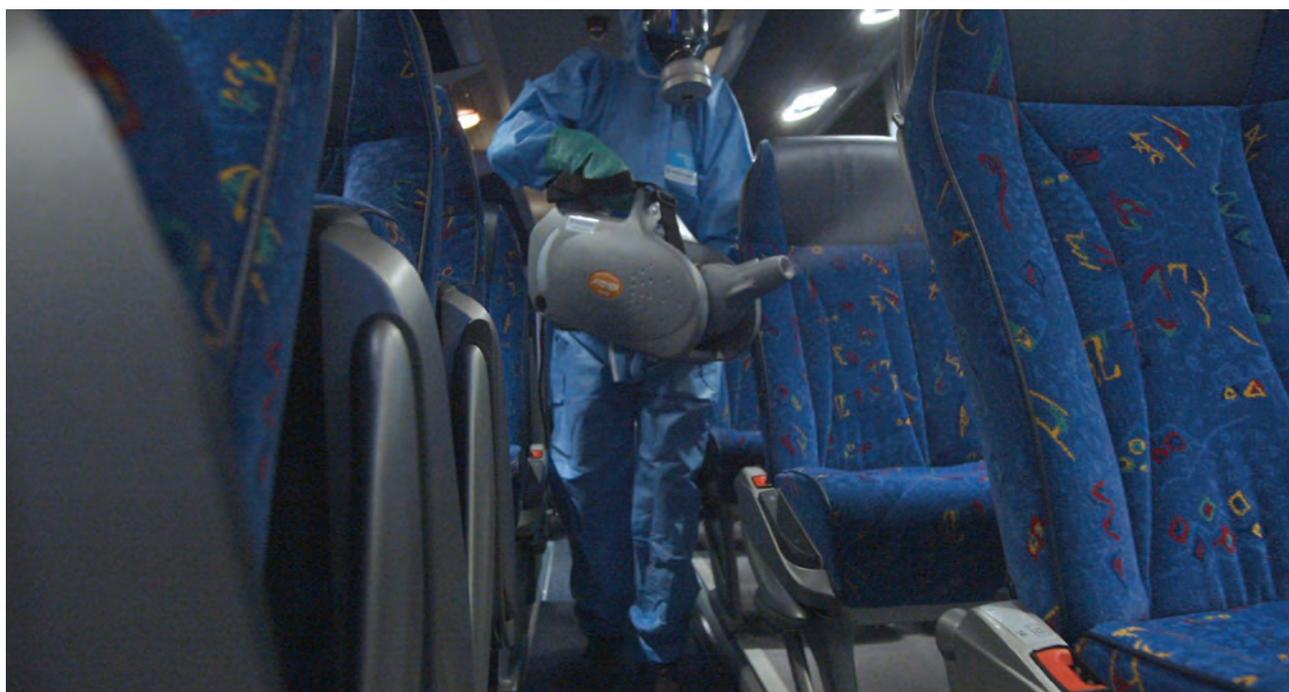
- Se realizará higiene de manos antes de colocarse el equipo de protección individual.
- Debe evitarse el contacto directo entre las manos y cualquier superficie que no contenga la bayeta o cualquier material que entre en contacto con el producto.
- Al toser o estornudar, cubrirse la boca y la nariz con el codo flexionado o con un pañuelo desechable que deberá tirarse inmediatamente.
- Es recomendable llevar las uñas cortas y cuidadas, evitando el uso de anillos, pulseras, relojes de muñeca u otros adornos.
- Tras la limpieza y/o, en su caso, desinfección, los materiales y equipos de protección desechables empleados serán introducidos en una bolsa cerrada adecuadamente y depositados junto al resto de residuos en un contenedor de fracción resto. Los equipos de protección respiratoria deben quitarse en último lugar, tras la retirada de otros componentes como guantes y mono de protección, y tras un lavado de manos con agua y jabón o solución hidroalcohólica.
- Debe evitarse en todo momento tocarse los ojos, nariz y boca con las manos.
- Finalizada la tarea deberá realizarse una completa higiene de manos, con agua y jabón, al menos 40-60 segundos.
- El lavado y desinfección del uniforme, ropa de trabajo o prendas utilizadas durante la limpieza se harán de forma mecánica, con un detergente de ropa normal y en ciclos de lavado entre 60° y 90° centígrados.



SE RECOMIENDA EL REGISTRO DIARIO CORRESPONDIENTE A LAS LABORES DE LIMPIEZA EFECTUADAS. ESTOS PARTES DE TRABAJO INCLUIRÁN FECHA Y HORARIOS DE TRABAJO, OPERACIONES REALIZADAS, PRODUCTO UTILIZADO E INCIDENCIAS RESEÑABLES SI LAS HUBIERE

VEHÍCULOS

- Los operadores de servicios de transporte de viajeros quedan obligados a realizar al menos una limpieza y desinfección diaria de todos los vehículos que hayan prestado servicio o lo vayan a prestar al día siguiente. Para las medidas de limpieza extraordinarias para los vehículos, se establecen las siguientes recomendaciones:
 - Con carácter general, la frecuencia de limpieza y desinfección mínima debe establecerse en la finalización de las jornadas de utilización de los vehículos (como mínimo cada 24 horas). Para conseguir una correcta desinfección, el vehículo debe estar limpio.
 - Se llevarán a cabo limpiezas especiales en caso de servicios considerados de riesgo.
 - Se dispondrá de los medios adecuados (recipientes, bolsas desechables, etc.) para la correcta eliminación de los residuos.
 - Cada empresa llevará a cabo una limpieza y desinfección de las zonas del puesto de conducción en función de su organización (por ejemplo, en cada cambio de turno). Para los casos donde no es posible la limpieza y desinfección entre turnos, los conductores dispondrán de los
- medios necesarios para poder eliminar los desechos y limpiar y desinfectar las superficies, antes de abandonar su puesto de trabajo.
- Se recomienda que siempre que sea posible se asigne un número reducido de empleados a cada autobús de manera que si se da un contagio sea más fácil controlar.
- Aspirado o barrido: Antes del comienzo de las acciones de limpieza se debe realizar el aspirado o barrido del interior del vehículo, siempre desde el interior del autobús a la zona de la puerta de entrada. Posteriormente se procederá a la limpieza ordinaria del puesto del conductor y del recinto de viajeros, antes de comenzar las tareas de desinfección según se indica a continuación.
- Limpieza y desinfección del puesto de conducción: aplicar detergentes, limpiadores para que las superficies estén limpias y, posteriormente, aplicar solución desinfectante en la cabina de conducción. Se procederá a la aplicación de solución desinfectante a los distintos elementos y superficies susceptibles de contacto más frecuente: pupitre y dispositivos de conducción, salpicadero, exterior de armarios auxiliares, parasol, mandos de accionamiento de puertas, puesto de cobro y canceladoras, y el sistema de comunicación.
- Limpieza y desinfección del recinto de viajeros: aplicar detergentes, limpiadores para que las superficies estén limpias y, posteriormente, aplicación de solución desinfectante en el recinto de viajeros, prestando especial atención a las zonas y superficies de contacto más frecuente por los viajeros, tales como paramentos verticales y barras de sujeción, asideros y agarraderas, reposabrazos, mandos de accionamiento de puertas (botones de pulsación de parada), marcos perimetrales de las puertas y de las ventanas, los mecanismos de cie-





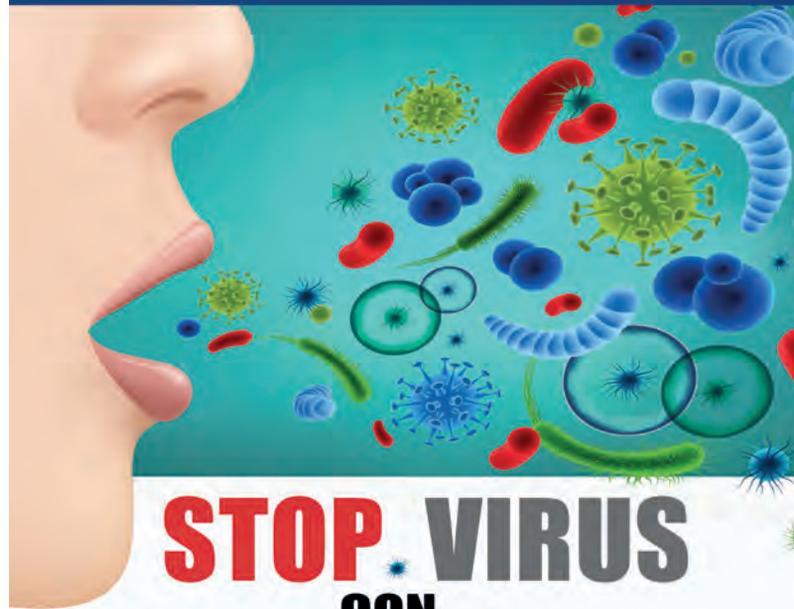
re y apertura de los cinturones de seguridad y los cinturones de seguridad siempre en función del tipo de material de que se trate. La limpieza y desinfección de los cinturones de seguridad debe realizarse con consideración de que ciertos productos podrían ser agresivos y deteriorar estos elementos generando pérdida de su capacidad de resistencia. El sentido en el que se realiza este proceso es siempre desde el interior del vehículo hacia la zona de la puerta de entrada. En caso de detectarse más zonas críticas, se incluirán en la planificación diaria de limpieza y desinfección.

- Fregado del interior: posteriormente se procederá al fregado del suelo con agua y jabón o con solución desinfectante. El fregado del habitáculo interior se realizará siempre desde el interior del autobús a la zona de la puerta de entrada. En esta etapa del proceso no se puede tocar ningún elemento del autobús previamente desinfectado, ya que esto provocaría una potencial contaminación del elemento descontaminado.

ESTACIONES

De forma preventiva y con carácter general según determine la autoridad sanitaria, mientras se mantenga la situación de crisis sanitaria, se deberán tomar medidas dirigidas a minimizar en lo posible la transmisión de la infección, intensificando la limpieza de las zonas de uso común, como aseos, zonas de espera y descanso, taquillas, máquinas autoventa, vestuarios, cafeterías, así como elementos del mobiliario de uso manual. Medidas de limpieza y desinfección extraordinarias, consistentes en, al menos, una limpieza y desinfección diaria de las instalaciones, de los distintos elementos vinculados al servicio de transporte, dejando, en su caso, de realizarse otras labores de limpieza prescindibles o reduciendo la frecuencia de limpieza de zonas no críticas. Las zonas críticas de las infraestructuras de transporte, que conllevan un refuerzo de desinfección, son las siguientes: pasamanos de escaleras fijas y barandillas, pulsadores de puertas de embarque, pulsadores de postes SOS, bancos, ascensores (pasamanos en el caso de existir, botonera tanto exterior como interior), escaleras mecánicas y su pasamanos, aseos (grifería, dispensadores de jabón, dispensadores de papel higiénico, pulsadores de cisterna WC, pomos y manillas de puertas, taquillas, puesto de información y control aparcamiento en el caso de existir, bandeja de pago. Los lavabos de acceso público estarán en todo momento equipados con jabón, o desinfectantes para manos y papel desechable o secador de manos y las instrucciones de higiene necesarias.

AUTOBÚS SALUDABLE EN SOLO 10 minutos



STOP VIRUS CON **OZ plus** by **JMB**

DESINFECCIÓN
CON TRATAMIENTO
DE CHOQUE

DESINFECCIÓN
EN MENOS DE
10 MIN

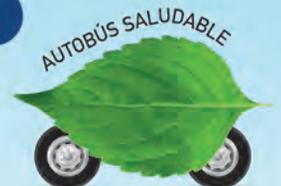
EXCLUSIVO
PARA AUTOBUSES

ELIMINA
OLORES
Y EVITA
ALERGIAS

ENCHUFAR
Y LISTO

AMBIENTE
SALUDABLE

DESINFECCIÓN CON CERTIFICADO



+34 607 400 483
www.JmbGrupo.com





UN TRANSPORTE PÚBLICO CON SEGURIDAD CERTIFICADA

LOS OPERADORES ESPAÑOLES CERTIFICAN SUS PROTOCOLOS DE LIMPIEZA

SEGUIMOS CON ESTA SERIE DE ARTÍCULOS DANDO VISIBILIDAD AL GRAN ESFUERZO QUE LOS OPERADORES DE AUTOBÚS Y AUTOCAR ESTÁN HACIENDO EN LA LUCHA CONTRA EL CORONAVIRUS

Existen muchas y diversas certificaciones que verifican la idoneidad de los protocolos seguidos por los operadores para lograr que los autobuses y autocares sean áreas seguras frente al Covid-19. Algunas empresas nos han hecho llegar sus sellos y protocolos.

Autolíneas Rubiocar obtuvo en mayo el certificado de Seguridad Biológica STOP COVID-19. Desde Rubiocar se indica: "en medio de la crisis provocada por la pandemia del Coronavirus, desde Rubiocar hemos activado todos los recursos a nuestro alcance para que nuestros clientes viajen con la mayor seguridad posible en todo momento. Durante este tiempo, todo el equipo de Rubiocar ha procedido a la limpieza total y desinfección de los vehículos así como a impartir la formación y la protección necesarias para adaptarse a la nueva situación provocada por la pandemia. Gracias al certificado STOP COVID-19 de la ACCM, Rubiocar se asegura por una parte que los clientes disfruten de un servicio totalmente seguro y por otra que nuestros empleados trabajen con la tranquilidad que aportan las medidas tomadas a diario. Con este certificado, Rubiocar da un paso más y se reinventa para volver a la normalidad y garantizar lo más importante para la empresa: la seguridad de nuestros clientes. Porque tu salud y tu confianza son lo más importante para nosotros".

Medina Travel Bus, empresa con 20 autocares, ubicada en Jerez de la Frontera (Cádiz), tiene el sello de ÁREA SEGURA contra COVID-19. Dentro de las actuacio-

nes realizadas por el grupo AUTOCARES MEDINA, y cómo consecuencia final de la implantación del plan de contingencia frente al COVID - 19, la compañía ha obtenido la insignia de AREA SEGURA Covid -19. Este diploma acredita la implantación de protocolos de seguridad contemplados en el Plan de reinicio de Actividad Post - Covid, realizados conjuntamente con la empresa MAS PREVENCIÓN SERVICIO DE PREVENCIÓN S.L.U. Ha realizado entre otras actuaciones: Evaluación de Riesgos, Plan de Contingencia, Protocolos de Salud Laboral y Plan de Formación. Todo ello para crear en sus autocares e instalaciones un área segura y mostrar a los clientes la seguridad de viajar con su empresa.

Transportes Rober ha conseguido el Certificado de AENOR del Protocolo frente al Covid-19 por las medidas de seguridad e higiene puestas en marcha por la empresa durante esta crisis sanitaria. Transportes Rober, en colaboración con el Ayuntamiento de Granada, inició desde el primer momento de esta cri-



Medina Travel Bus ha obtenido la insignia de AREA SEGURA Covid -19.



Rober consigue el Certificado AENOR frente al Covid-19.



Guaguas Municipales recibe la certificación "Global Safe Site"

sis todas estas medidas de seguridad e higiene recomendadas por las autoridades sanitarias y administraciones competentes, manteniéndose en el tiempo las más importantes, como por ejemplo la limpieza y desinfección extraordinaria de toda la flota, limitaciones de aforo, protocolos especiales de mantenimiento en los sistemas de refrigeración, o mamparas de seguridad en todos los autobuses. Todas estas acciones, unidas a la obligatoriedad del uso de la mascarilla, han permitido que los viajeros vuelvan a confiar en el transporte público colectivo como el medio más eficaz, seguro y sostenible para sus desplazamientos por la ciudad, dando lugar a una recuperación continua de la demanda, situándose actualmente en niveles por encima del 50% de los viajeros del año 2019, en estas mismas fechas.

Autobuses LAT ya cuenta con la certificación, otorgada por una auditora, que le certifica como 'Espacio Protegido Covid-19'. La auditoría a las cuatro empresas del grupo, Travimusa, Busmar, Lirsa y Secoemur, han corroborado los procedimientos y medidas de prevención adoptadas para actuar contra la pandemia derivada del SARS-COV-19. Para realizar esta auditoría se ha tenido en cuenta las medidas, tanto técnicas como organizativas, implantadas en el centro de trabajo; los procedimientos de gestión de la



TMB, certificada como espacio seguro contra coronavirus.

pandemia que han sido definidos en la entidad y su implantación; y se han comprobado los registros generados por el sistema y su adecuación a la normativa vigente. De este modo, la compañía de transporte interurbano pretende dar un paso más en la nueva normalidad, asegurando la salud de sus trabajadores y de sus usuarios. Según la dirección de la empresa, esta certificación sirve "para trasladar a nuestros viajeros una visible tranquilidad en estos momentos tan complicados. Desde la empresa hemos querido dar un paso más, y dejar constancia de nuestro compromiso, obteniendo un certificado que garantiza la implantación de todas las medidas de seguridad e higiene reglamentadas y recomendadas".

Guaguas Municipales recibió la certificación "Global Safe Site". La empresa municipal de transporte incorpora la certificación de Bureau Veritas en todas sus oficinas y terminales tras someterse a una auditoría de los procedimientos establecidos, planes de desinfección e higiene, además de los protocolos organizativos y de protección para viajeros, trabajadores y proveedores. La evaluación de los profesionales de la auditoría se repetirá dentro de seis meses, al objeto de reforzar el seguimiento preciso y adecuar los protocolos a los cambios y desafíos que pueda presentar la pandemia.

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) ha obtenido el sello de seguridad para sus procedimientos de higiene y protección para evitar la propagación de virus en las redes de metro y autobuses así como en la actividad laboral en sus instalaciones tras la auditoría de Applus Certification. Además de velar por la mejora constante de los procedimientos higiénicos auditados, TMB centra ahora sus esfuerzos en la difusión y vigilancia de las medidas de prevención que deben seguir los usuarios del transporte público, especialmente la obligación de llevar correctamente la mascarilla y aplicar una correcta higiene de manos.



Autobuses LAT se certifica como 'Espacio Protegido Covid-19'

SI QUIERES QUE LA CERTIFICACIÓN DE TU EMPRESA O TU PROTOCOLO DE LIMPIEZA ANTI COVID-19 SEA PUBLICADO, MÁNDANOS UN CORREO A NOTICIAS@EDITEC.ES



ALSA recibe el sello Safe Tourism Certified del ICTE.



Grupo Indcar ha certificado a todas sus empresas con el protocolo STOP COVID-19 de ACCM.

ALSA recibió el sello Safe Tourism Certified del ICTE, que garantiza el cumplimiento de las máximas garantías higiénico-sanitarias en sus servicios de transporte de viajeros, con el objetivo de convertir al autobús en un espacio seguro para viajar y recuperar la confianza de clientes y turistas a la hora de realizar sus desplazamientos en autobús. La compañía ALSA inscribe el sello Safe Tourism Certified del ICTE en su programa de Movilidad Segura, diseñado e implantado por el operador para ofrecer máxima seguridad higiénico-sanitaria a los viajeros antes, durante y una vez finalizado su viaje y mitigar así los riesgos derivados del Covid-19, lo que supone una garantía adicional para clientes y empleados.

LA INDUSTRIA DEL AUTOBÚS Y AUTOCAR CONTRIBUYE A LA SEGURIDAD ANTE EL COVID-19

Fábricas, concesionarios, talleres, etc, han sido higienizados para que el sector tenga plena confianza en la industria de la automoción y evitar la propagación del virus. Algunas nos han hecho llegar sus certificaciones.

El grupo **Indcar** ha certificado a todas sus empresas (las 3 sedes productivas del grupo, dos en España y una en Rumanía) con el protocolo STOP COVID-19 de ACCM. **Grupo Castrosua** ha sido el primer fabricante español del sector de autobús y autocar que ha conseguido el certificado AENOR frente al COVID para sus empresas Castrosua, Carsa e Insucar.

Además de garantizar espacios seguros, el sector ha iniciado una fuerte lucha industrial para frenar la extensión del COVID-19 fabricando sistemas purificadores y elementos de seguridad.

AUDIOBÚS ha presentado sistemas de purificación del aire. Actualmente cuenta con un sistema que funciona mediante luz UV-C y dos equipos diseñados para vehículos que desinfectan y eliminan olores.



Grupo Castrosua, primer fabricante del sector en recibir la certificación AENOR contra el COVID-19.

WEBASTO ha lanzado su sistema compacto de filtrado de aire HEPA, válido para vehículos de emergencia y transporte público, que consigue un grado de purificación del 99,995%.

VOLVO ofrece el programa de limpieza Clean & Care, que incluye desinfección continua con el equipo purificador ECO3 de Hispacold, kit rellenable para desinfectante, caja generadora de ozono (este método requiere que el vehículo esté vacío durante la limpieza) y separación del conductor con diferentes tipos de mamparas.

DAIMLER ha ampliado precisamente su oferta de mamparas de reequipamiento. Las mamparas de protección para el conductor como reequipamiento que ya estaban disponibles para su autobús urbano Mercedes-Benz Citaro, ahora también se ofrecen para los autocares de cercanías Setra LE Business y Mercedes-Benz Intouro.



Purificador de aire de AUDIOBÚS.



Sistema de filtración HEPA de Webasto.



Programa Volvo Clean & Care.



Mampara para conductor de Daimler.



#JUNTOSSEGUIMOSRODANDO

CON ESTE LEMA, VIAJEROS AGRADECE TODAS LAS ACCIONES SOLIDARIAS DEL SECTOR

SEGUIMOS SUMANDO LAS INICIATIVAS SOLIDARIAS QUE LOS OPERADORES ESTÁN LLEVANDO A CABO PARA CONTRARRESTAR LOS GRAVES EFECTOS DE LA PANDEMIA. SABEMOS QUE LO QUE EXPONEMOS ES SÓLO UNA PEQUEÑA MUESTRA DE LAS MUCHAS ACCIONES Y COMPROMISO DEL SECTOR

Entre las diferentes iniciativas que las empresas de autobús y autocar están poniendo en marcha tenemos campañas de promoción del transporte público, ofertas para que quienes nos han cuidado durante la crisis sanitaria puedan ahora disfrutar de las mejores vacaciones, contribución con bancos de alimentos...

CAMPAÑA DE DBUS PARA PROMOCIONAR EL TRANSPORTE PÚBLICO

“DBUS, NUESTRO COMPROMISO ES CONTIGO”, es el nombre de la campaña de DBUS para promocionar el uso del transporte público y poner en valor el trabajo que se realiza internamente en la Compañía para que día tras día se pueda dar un servicio de calidad a todas las personas que se mueven en autobús en San Sebastián. La campaña está protagonizada por trabajadores y trabajadoras de Dbus, de diferentes secciones, entre los que hay conductores/as, personal de Administración, de limpieza, del Servicio Médico y de Prevención de Riesgos Laborales, del Departamento de Atención al Usuario/a y de talleres.

ALSA SE ADHIERE A LA CAMPAÑA “MADRID OS DA LAS GRACIAS”

Esta iniciativa, puesta en marcha por el Ayuntamiento de Madrid, quiere reconocer el esfuerzo y dedicación del personal sanitario y de emergencias, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, militares de la UME y bomberos durante la crisis sanitaria del Covid-19. La campaña, con la colaboración de la Asociación Empresarial Hotelera de Madrid (AEHM), consiste en una serie de promociones y ventajas para visitar y hacer turismo en Madrid. La compañía Alsa, que durante la crisis ha desarrollado distintas acciones de Responsabilidad Corporativa apoyando la labor de estos profesionales, como la cesión de material móvil para el traslado de enfermos y en apoyo a la labor de la UME, o el traslado gratuito de profesionales sanitarios, entre otras, no podía dejar de sumarse a esta iniciativa. Por ello ofrece un 20% de descuentos en todos sus servicios de larga distancia con destino Madrid, para viajes hasta el 30 del próximo mes de septiembre.

GUAGUAS MUNICIPALES APOYA A CAIXAPROINFANCIA

Guaguas Municipales apoya la labor solidaria y educativa de la Fundación “la Caixa” con la cesión de bonos de transporte al objeto de facilitar la movilidad de niños y jóvenes de la ciudad, en situación de vulnerabilidad social, para realizar visitas pedagógicas en el marco del programa CaixaProInfancia. Ambas entidades, por primera vez, establecen un acuerdo de colaboración que se prorrogará automáticamente por periodos anuales.



GRUPO RUIZ INCORPORA 186 NUEVOS AUTOBUSES AL SERVICIO TIB CTM

GRUPO RUIZ PRESENTÓ LOS DOS PRIMEROS VEHÍCULOS DE ESTA NUEVA RED DE MALLORCA

SE HA PRESENTADO EL NUEVO SISTEMA DE TRANSPORTE DEL TIB CTM, CONSORCIO DE TRANSPORTES DE MALLORCA, BASADO EN UNA REORGANIZACIÓN DE LÍNEAS REDUCIENDO DE 11 OPERADORES A 3 (GRUPO RUIZ, EMPRESA SAGALÉS Y MOVENTIS) Y UNA RENOVACIÓN TOTAL DEL PARQUE MÓVIL APOSTANDO POR AUTOBUSES EURO 6 DE GNC, HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS

Se hizo la presentación de las dos primeras unidades del sistema, que circularán en la línea en pruebas entre Sant Agustí y la estación Intermodal de Mallorca y que es operada por Grupo Ruiz. Los dos vehículos tienen carrocería Magnus.E LE GNC sobre chasis Scania KUB GNC de 13 metros.

Tras la prueba piloto, la previsión es poner en marcha el sistema al completo a final de año, que incluirá, además, la integración de un novedoso sistema de ticketing y tarifario. Se apostará por las energías alternativas. La mayoría tendrán propulsión GNC y habrá al menos 18 unidades eléctricas.

¿CÓMO SON LOS 186 NUEVOS AUTOBUSES?

Scania suministra 186 vehículos, el 93% de la flota, siendo el adjudicatario mayoritario de los 3 lotes en que queda dividido el nuevo servicio. Para este reto se han elegido mecánicas GNC Euro 6 de última generación, con una propuesta que construye en colaboración con Castrosua, 6 modelos diferentes de bus para abarcar servicios urbanos, metropolitanos y de cercanías en 12, 15 y 18m. Del total de 186 unidades, 21 unidades son modelo New City de 12m y 18m y el resto, es decir 165 unidades, son carrocería Magnus.E de 13 metros, 15m y 18,7m en versiones low entry y piso alto con portapaquetes. Todos los vehículos comparten exactamente la misma cadena cinemática, pero con diferentes

combinaciones de carrocería tipo piso bajo, low entry y piso alto y con autonomías que van de los 450km a los 700km.

Los buses incluyen uno de los paquetes más vanguardistas de seguridad y ahorro energético, integrando hasta 15 sistemas diferentes como aviso de cambio de carril, frenada de emergencia, detector de fatiga, lector de señales de tráfico y alcolock, sistema Mobileye para la prevención de accidentes, con cámaras inteligentes y sensores de visión... También se ha equipado con desfibrilador el interior del bus y un sistema antibacterias que higieniza el aire en cabina, dos pantallas interiores de información al usuario; tres cámaras de seguridad con video-grabación; mampara de seguridad antivandálica; 16 tomas USB; Wifi gratuito; y sistema para transporte de dos bicicletas en el interior del bus.

Los autobuses, de piso bajo o low entry, están adaptados a PMR con rampa doble eléctrica y manual o plataforma elevadora. También se reforzará la señalización interior con pantallas y megafonía para que las personas con discapacidad visual o auditiva puedan conocer en todo momento la próxima parada del recorrido, así como otras informaciones relevantes del servicio.

ACTO DE PRESENTACIÓN DE LOS AUTOBUSES DE GRUPO RUIZ

A la presentación de los nuevos vehículos que compondrán la flota de TIB han acudido varias autoridades mallorquinas: la presidenta del Govern, Francina Armengol; el Conseller de Movilidad y Vivienda, Marc Pons; el director general de Movilidad y Transporte Terrestre, Jaume Mateu; y el director gerente del Consorcio de Transportes de Mallorca, Maarten Johannes Van Bemmelen. Además, se ha contado con la presencia de Alberto Egido, Director General de Grupo Ruiz y Javier Badorrey, responsable del servicio que prestará el Grupo en Mallorca.

En palabras del Director General de Grupo Ruiz: "estos autobuses son, con toda seguridad, los de mayor y más moderna equipación tecnológica de los que circularán por España y muy probablemente por toda Europa".

Otro importante elemento innovador, incorporado a la nueva flota de TIB, es su sistema tarifario, a través



de la tarjeta intermodal, que se convertirá en un monedero que otorgará puntos al usuario cada vez que éste realice un viaje, y se transformarán en dinero que se descontará en siguientes trayectos. Esta medida incentiva el uso del transporte público en la isla, fomentando formas de movilidad más sostenibles y eficaces. Por eso, como la propia presidenta de las Islas Baleares afirmaba: la nueva flota de Grupo Ruiz permite "empezar el sueño de cambiar en Mallorca, la movilidad tradicional por una movilidad más sostenible y con tecnología puntera".

El transporte público interurbano de la isla también dispondrá de mejoras en materia de seguridad, entre ellas destacan: el sistema de alcoholímetro con el que cuentan los nuevos autobuses de Grupo Ruiz, siendo necesario que el dispositivo detecte el perfecto estado del conductor para arrancar el vehículo; o su detector de fatiga que controla el estado de cansancio, sueño o distracción del conductor, emitiendo alarmas que le obligan a permanecer atento. El compromiso sostenible de Grupo Ruiz no solo abarca una dimensión medioambiental, sino también social y económica. El Director General de la entidad así lo realizaba, mencionando al personal que empieza ya a conformar la plantilla de empleados de Grupo Ruiz en Mallorca, acentuando la firme apuesta que ha hecho la compañía por incorporar a colectivos pocos representados en el sector transporte, como es el caso de las mujeres. Por ello, los vehículos de esta nueva línea en pruebas serán conducidos exclusivamente por mujeres, "deseando que las mujeres conozcan la oportunidad que supone este sector, para que el género femenino sea el predominante en nuestra futura plantilla, de más 200 empleados".



LA NUEVA RED DE TRANSPORTE DE MALLORCA TENDRÁ 223 AUTOBUSES ECOLÓGICOS



TUC APUESTA POR LOS HÍBRIDOS DE MAN

DEL TOTAL DE 16 AUTOBUSES, 7 SON VEHÍCULOS ARTICULADOS Y 9 SON DE 12 METROS

CON ESTA INCORPORACIÓN, LA FLOTA QUEDA INTEGRADA POR 159 AUTOBUSES CON UNA EDAD MEDIA DE 6,75 AÑOS. AL SUMAR ESTOS VEHÍCULOS, LA FLOTA DE TUC TIENE 56 AUTOBUSES HÍBRIDOS Y 6 ELÉCTRICOS

De los 16 nuevos vehículos, siete son articulados, con 18 metros de longitud, de la marca MAN, Modelo 'Lions's City 18C EfficientHybrid'. El motor es híbrido, con una potencia de 265 kW. La capacidad de cada vehículo es de 152 plazas en total (37 de ellas sentadas) más dos sillas de ruedas. Los otros nueve vehículos, con 12 metros de longitud, son de la marca MAN, Modelo 'Lions's City 12C EfficientHybrid'. También con motor híbrido, tienen una potencia máxima de 206 kW. La capacidad de cada vehículo es de 105 plazas en total (23 de ellas sentadas) más dos sillas de ruedas. Cabe señalar que los dieciséis vehículos cumplen los límites de contaminación EURO VI establecidos por la Unión Europea. Todos disponen de mamparas de seguridad y, además, los 16 cuentan con videocámaras de seguridad, por lo que el 100% de la flota cuenta con este sistema.

UNA FLOTA DE 159 VEHÍCULOS CON UNA EDAD MEDIA DE 6,75 AÑOS

Con la incorporación de estos 16 nuevos vehículos y la retirada de los cinco más antiguos, la flota del TUC tiene 159 vehículos y la edad media de estos es de 6,75 años. Del total de la flota 57 vehículos son articulados (18 metros) y 100 de 12 metros y 2 de 10 metros. En previsión de futuras necesidades por posibles limitaciones de aforo en los próximos meses como consecuencia de la covid-19, se

mantiene en reserva temporal 11 de los autobuses que debieran ser sustituidos por los nuevos, y que serán retirados más adelante.

Con la incorporación de los nuevos vehículos, el Transporte Urbano Comarcal cuenta con 56 vehículos híbridos y 6 eléctricos, lo que supone que el 39% de la flota son vehículos ambientalmente eficientes.

PRESENTACIÓN EN PAMPLONA

La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona ha presentado los 16 nuevos autobuses híbridos que forman parte de la flota del Transporte Urbano Comarcal (TUC). En el acto han estado presentes el consejero de Cohesión Territorial del Gobierno de Navarra, Bernardo Ciriza, el presidente de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, David Campión, y el consejero delegado del Grupo Moventia, Josep María Martí.





ANFAC PRESENTA SU INFORME 2019

LA INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA EN ESPAÑA FACTURÓ CERCA DE 70.000 MILLONES

POR PRIMERA VEZ, SE PRODUJERON EN ESPAÑA VEHÍCULOS DE TODAS LAS TECNOLOGÍAS DE PROPULSIÓN DISPONIBLES EN EL MERCADO

La facturación en España de los fabricantes de automóviles que operan en el país, asociados de ANFAC, ascendió en 2019 a 69.500 millones de euros, un 9% más, tal y como recoge el Informe Anual 2019 de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC).

La recaudación fiscal de la automoción se incrementó el año pasado un 3%, hasta los 30.888 millones de euros y la inversión de estas empresas en España ascendió a 2.700 millones. Esta cifra es superior a la media de inversión de los últimos seis años (alrededor de 2.000 millones) y supone que, en los últimos 7 años, las marcas de automoción han invertido en el país, en la transformación de sus fábricas y establecimientos cerca de 16.000 millones de euros, según se extrae de la memoria estadística de la asociación.



Para José Vicente de los Mozos, presidente de ANFAC, estos datos "son reflejo del esfuerzo que la industria de la automoción ya está haciendo en el país para su transformación hacia la movilidad del futuro, una transforma-

ción que el impacto de la crisis del coronavirus no frena y sobre la que el Plan AUTO 2020-40, hoja de ruta estratégica de ANFAC, busca seguir avanzando". El informe estrena un nuevo capítulo dedicado exclusivamente a la Electro-Movilidad, en el que se destaca que por primera vez, las fábricas españolas produjeron vehículos de todas las tecnologías de propulsión disponibles en el mercado: gasolina, diésel, gas natural, gas licuado, híbrido convencional, híbrido enchufable y eléctrico puro.

José López-Tafall, director general de ANFAC, que presentó este informe por primera vez, explicó que "con 7.607 puntos de recarga, de los que un mínimo porcentaje son de recarga rápida, estamos muy lejos de alcanzar el objetivo de 110.000 puntos en 2025 y 340.000 en 2030, necesarios para cumplir nuestros objetivos de descarbonización del parque. Esperamos que la reciente declaración de utilidad pública de las infraestructuras de recarga rápida sirva de acicate para una mayor instalación".

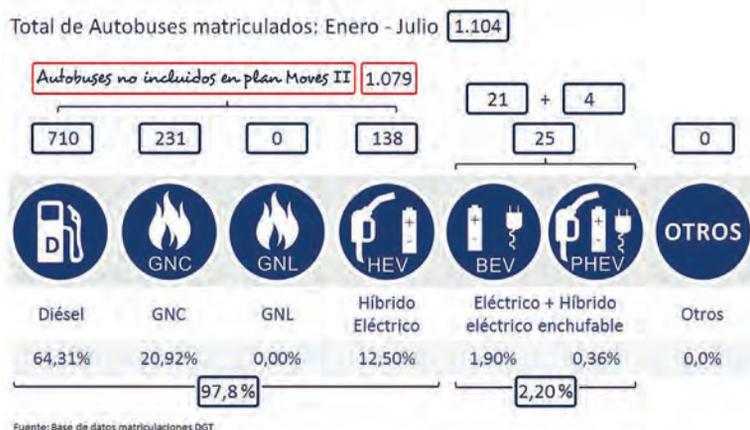


PLAN AUTO 2020-40

ANFAC ha presentado ya su hoja de Ruta para los próximos años, el Plan AUTO 2020-40, que busca la transformación de la industria de la automoción en España hacia la nueva movilidad del futuro y su nuevo ecosistema. Con este objetivo, ANFAC ha reforzado su Foro de Competitividad para atender a las necesidades industriales y de innovación de las fábricas en España. Dentro de su estructura, además, ha creado el Foro Business Development y un Comité de Sostenibilidad.



SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE



ACTUACIONES NECESARIAS POR PARTE DE LA ADMINISTRACIÓN

CRÍTICA SITUACIÓN DEL MERCADO DE AUTOBUSES Y AUTOCARES POR CRISIS DEL COVID-19

**PUBLICADOS YA LOS RESULTADOS DE LAS
MATRICULACIONES DE AUTOBUSES Y AUTOCARES
CORRESPONDIENTES A LOS PRIMEROS SIETE MESES DEL
AÑO, Y COMPARÁNDOLOS CON EL MISMO PERÍODO DEL
AÑO 2019, COMPROBAMOS UNA CAÍDA DEL 49,2 %**

Si además tenemos en cuenta que en los datos de las matriculaciones, gran parte de las realizadas en los últimos meses (Mayo, Junio y Julio), se corresponden con operaciones que ya estaban en curso y cerradas antes de la crisis del Covid-19, todos esos factores nos indican que la demanda de autobuses nuevos en estos últimos meses ha sido prácticamente inexistente, y que por desgracia las previsiones en las circunstancias actuales nos hacen pensar que no es una crisis co-

yuntural, sino una crisis estructural con una recuperación a largo plazo, y que la recuperación del mercado no se producirá hasta finales de 2021 en el mejor de los casos (ver Tabla 1).

Las medidas implementadas recientemente por la administración con los Planes “Moves II” y “Renove 2020”, en el caso de Autobuses y Autocares se han mostrado ineficaces.

Ante esta situación, queremos destacar que si por parte de la administración, no se toman de forma urgente medidas adicionales, no se conseguirán los objetivos de la renovación de la Flota más antigua (con más de 15 años) por Autobuses más ecológicos y menos contaminantes, en línea con lo establecido en el borrador del “Proyecto de ley de Cambio Climático y Transición Energética” recientemente publicado por el gobierno y de esa forma poder cumplir con los Acuerdos del protocolo de París.

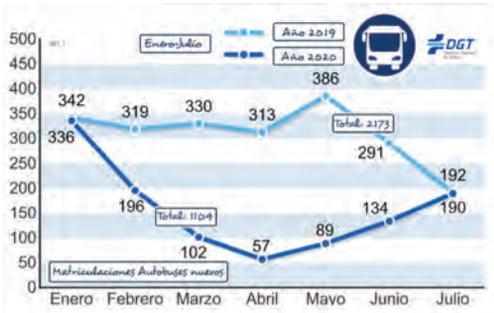
Según el anuario estadístico publicado por la DGT correspondiente en 2018, 19.080 Autobuses y Autocares tienen un nivel de emisiones Euro IV, Euro III o inferior, lo que representa un 29,3% del total del parque (64.905 Autobuses).

Las matriculaciones de Autobuses y Autocares agrupadas según el sistema de tracción, realizadas en el período Enero-Julio 2020 vienen a confirmar la ineficacia del plan Moves II, tal y como refleja la Tabla 2.

Las cifras anteriores, nos muestran que de los 1104 autobuses matriculados entre Enero y Julio, solamente pueden acogerse al plan 25 Autobuses (21 HEV y 4 PHEV), dejando fuera del plan a 1079 de los 1104 matriculados (el 97,8 %).

Tampoco se entiende que el actual plan “Moves II” incluya a los Camiones de categoría N2 y N3 propulsados a Gas, y no así los Autobuses y Autocares propulsados por Gas, que actualmente representan el 20,9 % de las matriculaciones en este período.

En el caso del plan “Renove 2020”, (Real Decreto ley 25/2020) tiene asignada una cantidad de 20.000.000 €, que debe ser compartida entre Autobuses (M2 y M3) con 3.500 matriculaciones en el año 2.019 y Camiones (N2 y N3) con 22.662 matriculaciones en 2.019., en el que además las cantidades aportadas por la administración son insignificantes en relación al valor de compra de un Autobús, y no servirán para incentivar nuevas compras (ver Tabla 3).



Los valores subvencionables con el plan “Renove 2020” (entre el 1,3 y el 1,6% del valor de compra), no son atractivos en absoluto, y con esas cantidades, estamos convencidos que no se va incentivar la compra de nuevos Autobuses y conseguir la renovación del parque más antiguo de Autobuses español.

Si queremos cumplir con los objetivos marcados de estimular la demanda, y que pueda producirse una efectiva renovación de la flota de Autobuses y Autocares con más de 15 años (19.080 Autobuses Euro III y Euro IV), será necesario crear un plan específico en el que puedan tener cabida todos los Autobuses y Autocares sin discriminación de tecnología de tracción, que cumplan con los últimos estándares de emisiones (Euro VI-D), ya que dicha renovación cumpliría con los objetivos nacionales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 en un 20% respecto a los niveles de 1990, siendo estas ayudas vitales y estratégicas para la supervivencia del sector carrocerero español, que forma parte del importante tejido industrial empresarial español, somos líderes especializados en la fabricación de Autobuses y Autocares, con presencia de sus productos en los cinco continentes. Actualmente damos trabajo a más 3.000 personas de forma directa y a más de 5.000 de forma indirecta, consiguiendo que esta renovación además de ayudar a conservar los actuales puestos de trabajo, sea un factor de sostenibilidad que ayudará a cumplir con los objetivos marcados en el actual borrador “Proyecto de ley de Cambio Climático y Transición Energética” y los acuerdos del protocolo de París, destacando además que esa renovación llevaría también implícita la incorporación de los nuevos sistemas de seguridad que establece la actual reglamentación vigente.

TABLA 1. MATRICULACIONES DE AUTOBUSES NUEVOS ENERO - JULIO

Enero-Julio	2019	2020	% Variación
Enero	342	336	-1,76 %
Febrero	319	196	-38,56 %
Marzo	330	102	-69,10 %
Abril	313	57	-81,79 %
Mayo	386	89	-76,95 %
Junio	291	134	-53,96 %
Julio	192	190	-1,05 %
Total	2173	1104	-49,2 %

Fuente: Portal estadístico de la D.G.T

TABLA 2. MATRICULACIONES DE AUTOBUSES ENERO - JULIO 2020 POR TIPO DE COMBUSTIBLE

	Diésel	GNC	Eléctrico Baterías BEV	Híbrido Eléctrico HEV	Híbrido Eléctrico Enchufable PHEV
Enero	293	38	3	2	0
Febrero	156	24	15	1	0
Marzo	72	15	0	15	0
Abril	11	46	0	0	0
Mayo	46	34	0	9	0
Junio	52	31	3	48	0
Julio	80	43	0	63	4
Total: 1104	710	231	21	138	4

Fuente: Portal estadístico de la D.G.T.

TABLA 3. PLAN RENOVE 2020

Tipología autobús	Cantidad subvención	Precio aproximado de compra	% Sobre el valor de compra
M3 ≥ 18 t	4.000 €	250.000 €	1,6%
M2 y M3 < 18 t	2.000 €	150.000 €	1,33%

Agustín Gómez Pereira
Secretario General de Ascabus

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





SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID

AETRAM RECLAMA UN PLAN DE RECONSTRUCCIÓN PARA EL SECTOR DISCRECIONAL MADRILEÑO

El Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, Ángel Garrido, ha mantenido una reunión con los responsables del Comité Madrileño de Transporte por Carretera para agradecer el trabajo del sector durante la crisis provocada por el COVID-19.

AETRAM como Asociación como mayoritaria del Sector Discrecional del Transporte de Viajeros en la Comunidad de Madrid, y en su representación su Presidente Jesús Gonzalo, además de Presidente del Comité Madrileño de Transporte por Carretera, ha solicitado a los mandatarios de la Comunidad de Madrid un plan de reconstrucción específico para el Sector Discrecional de la Comunidad de Madrid que sirva para aliviar la graves situación que sufren las empresas del Sector por la pandemia sanitaria. Para el Presidente de AETRAM “este tejido industrial insustituible e imprescindible que representan las empresas u operadores de transporte de viajeros en autocar que realizan en su conjunto lo que se conoce como transporte discrecional de viajeros necesita urgentemente, no solo para evitar su crisis total, sino para que la sociedad no se vea afectada por una crisis, consecuencia de nuestra crisis, que la impida poder disponer de la libertad de movimiento y desplazamiento, la puesta en marcha de un plan de reconstrucción del sector en Madrid, para lo que necesitamos y solicitamos la colaboración, atención y ayuda de la Comunidad de Madrid, pues nuestras empresas precisan, ante el panorama desolador en el que se encuentran y, sin que podamos vislumbrar su recuperación a niveles anteriores al Covid-19, antes de mediados de 2022 en el mejor de los casos”.

En paralelo a esta principal petición desde AETRAM se ha solicitado la integración del Discrecional en el Consorcio Regional de Transportes para aportar y desarrollar planes y modelos de movilidad sostenible que serán imprescindibles en las ciudades en un futuro muy próximo. Al respecto, desde AETRAM se ha insistido en que “el transporte discrecional es imprescindible para la movilidad ciudadana, así como que es el momento en que este sector pase del anonimato al escaparate junto con la EMT, el Consorcio y Renfe Cercanías”.



AETRAM PIDE EL AUMENTO DE PARADAS DEL SEA MADRID APROVECHANDO LA PEATONALIZACIÓN DE LA PUERTA DEL SOL

AETRAM ha trasladado por escrito al Ayuntamiento de Madrid la necesidad de aumentar las actuales paradas y estacionamientos del SEA MADRID aprovechando la próxima peatonalización de la Puerta del Sol de Madrid, actuación que se contempla dentro de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 como una de las medidas que permitirán reducir las emisiones de los vehículos y contribuirán a cumplir con la directiva europea 2008/50/CE, del 21 de mayo de 2008, de calidad del aire.

AETRAM, considera que en base a la medida adoptada de peatonalización de la zona de la Puerta del Sol, se deben desarrollar y crear una o varias paradas en la zona de reciente peatonalización de la Puerta del Sol, dentro del SEA MADRID (Sistema de estacionamiento de autobuses turísticos y discrecionales), que den cobertura de parada a las empresas de transporte discrecional y turístico en su función y desarrollo de sus servicios de traslado a turistas, escolares, etc que tengan que acceder a dicha zona tan importante y emblemática en la ciudad de Madrid.

Para AETRAM “En estos momentos, en la almendra central de Madrid únicamente disponemos de dos paradas del SEA MADRID que por distancia entre ambas (Plaza Cánovas del Castillo y Plaza de España –actualmente en obras-7 plazas entre ambas paradas) hacen necesario que en la zona de la Puerta del Sol o inmediaciones, aprovechando las obras de peatonalización de la zona, se habilite otra parada/s de similares características para atender estos flujos de movilidad para empresas de nuestro Sector y para dar por tanto potenciar y aumentar el número de paradas del SEA MADRID”.



ANFAC REORGANIZA SU ESTRUCTURA Y FIRMA ACUERDOS PARA IMPULSAR LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) aprobó el 10 de julio su nueva estructura interna de foros, comités y grupos de trabajo como respuesta a la reorientación que la asociación está llevando a cabo para atender a los retos de su Plan AUTO 2020-40.

De este modo, la asociación suma a su estructura el Foro Business Development, para atender a los retos de la descarbonización, el cambio climático, los vehículos electrificados y alternativos y la conducción automatizada y autónoma. Crea además un comité de Sostenibilidad, para impulsar y dar mayor valor a las acciones de sostenibilidad y RSC de sus asociados y propias, en su caso.

El Plan AUTO 2020-40 es la hoja de ruta que la representante de los fabricantes de vehículos que operan en España ha diseñado para hacer frente a la transformación de la automoción hacia la nueva industria de la movilidad.

CONVENIO CON AELEC

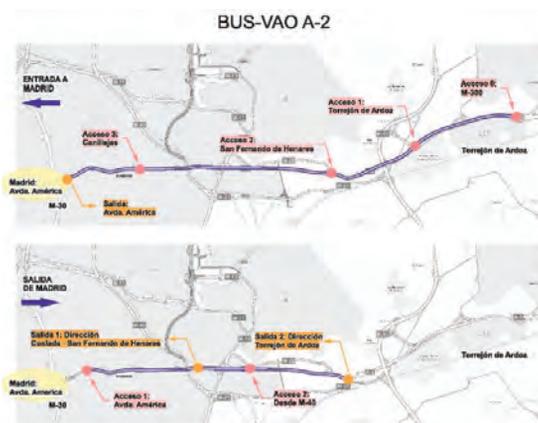
ANFAC y AELEC firman un acuerdo de intenciones para la colaboración en el desarrollo de la electrificación. Ambas entidades han decidido así promover el desarrollo de la movilidad eléctrica en todas sus facetas, definiendo marcos generales que permitan articular acciones conjuntas con esta finalidad, buscando puntos de común acuerdo ante propuestas regulatorias o ante otras iniciativas similares en defensa del vehículo eléctrico, compartiendo información útil y sinergias en el ámbito de la movilidad eléctrica.

ACUERDO CON AEDIVE

ANFAC y AEDIVE firman así un acuerdo de intenciones para la colaboración, entendiendo que el vehículo eléctrico y su ecosistema está cobrando cada vez un mayor protagonismo en las estrategias locales, regionales, nacionales e internacionales para abordar los retos, pero también las oportunidades, de un mercado que pone en valor la automoción y la energía como sectores estratégicos. Las asociaciones trabajarán en el desarrollo de propuestas regulatorias para fomentar la movilidad eléctrica, impulsar las infraestructuras de recarga, fomentar la interoperabilidad de la infraestructura o el impulso de la recarga inteligente y la generación distribuida.

APROBADO EL PROYECTO DEL CARRIL BUS-VAO DE LA AUTOVÍA A-2 EN MADRID

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ha aprobado definitivamente los proyectos para la implantación del carril Bus-VAO en la autovía A-2 en Madrid. El presupuesto estimado de ejecución conjunta de los tres proyectos asciende a 12,5 millones de euros. El pasado 21 de octubre, se firmó el Convenio entre el Ministerio de Fomento, el Ministerio del Interior, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid, estableciendo el régimen de colaboración entre las partes para la adaptación del carril izquierdo de la autovía A-2 como carril Bus-VAO, en ambos sentidos de circulación. La actuación se desarrolla en tres fases: los proyectos de las fases I y II se corresponden con el sentido de entrada a Madrid y el proyecto de la fase III con el de salida de Madrid. Esta actuación contribuirá a alcanzar el objetivo de reducción de emisiones que Mitma se ha fijado para 2030.



ABIERTA LA XIV EDICIÓN DE LOS PREMIOS MUÉVETE VERDE

El Ayuntamiento de Madrid ha convocado la XIV edición de los premios anuales "Muévete Verde" para poner de relieve y reconocer las mejores iniciativas sociales y empresariales que apuestan por la movilidad sostenible, de tanta relevancia este año. Los candidatos a recibir estas distinciones son empresas, asociaciones, ins-

tituciones y ciudadanos que, con sus proyectos y comportamientos, hayan contribuido a promover la movilidad sostenible en la ciudad de Madrid. EMT Madrid promueve activamente estas distinciones y organiza el acto de entrega de estos galardones, coincidiendo con la Semana de la Movilidad.



ARRANCA EL PRIMER PILOTO DE BUS A DEMANDA DE EMT MADRID

‘EMT Smart Bus Madrid’ es un proyecto piloto que el Ayuntamiento de Madrid y la EMT Madrid han lanzado en colaboración con las empresas Ferrovial Wondo, Goggo Network y ViaVan. Este bus ‘inteligente’ comunica el Hospital 12 de Octubre (Usera) y el Hospital Infanta Leonor (Villa de Vallecas) a través de una red de 73 paradas coincidentes con diferentes líneas de la EMT. A diferencia de otras líneas de autobuses convencionales, este servicio piloto tiene un recorrido dinámico en cada viaje, ya que queda determinado en función de las solicitudes realizadas por los usuarios a través de una novedosa aplicación móvil. Las reservas se pueden llevar a cabo hasta 90 minutos antes de la hora de salida del autobús y las salidas están programadas desde cada hospital cada 60 minutos.



DBUS INSTALA LA PRIMERA MARQUESINA DE AUTOBÚS DEL NUEVO MODELO ‘DONOSTIA’

La nueva marquesina, diseñada en exclusiva para la ciudad, es un modelo de marquesina liviano, y similar al modelo Grimshaw, el último modelo instalado en las paradas de Dbus. La nueva marquesina está adaptada a la Ley de Accesibilidad. El acceso tendrá un ancho libre mínimo de paso de 90 cm, las mamparas son traslúcidas y llevan dos bandas señalizadoras de colores vivos para indicar la presencia del cristal. También incluye información sobre el número y destino de la línea en braille y tiene un banco con apoyo isquiático. Cuenta también con panel electrónico para informar de la llegada de los autobuses y de otros avisos de interés para los/as usuarios/as. Se trata también de un nuevo modelo de panel informativo, más robusto y que permite una mejor lectura de los caracteres. Cuenta con un novedoso sistema que ya está instalado en otros cinco paneles informativos de la ciudad y que permite adaptar el servicio a la demanda real de usuarios/as tomando como punto de partida el número de personas que esperan en las paradas de autobús, empleando para ello sensores de visión artificial.

SEGUNDA EDICIÓN DEL CURSO MOVILIDAD URBANA INTELIGENTE DE LA CÁTEDRA VECTALIA

La segunda edición será tanto presencial como online. De esta manera se podrán matricular del curso estudiantes de otras universidades españolas y extranjeras. El título pretende formar a profesionales con conocimientos avanzados en esta disciplina emergente, completando y mejorando su currículo académico. El curso contará también este año con profesores de diferentes universidades y de empresas como Indra, TMB, Garrigues, Aenor o Vectalia, entre otras. La matrícula se formalizará entre el 2 y el 20 de septiembre.



TMB APUESTA POR EL HIDRÓGENO PARA LA NUEVA MOVILIDAD

El Consorcio de la Zona Franca de Barcelona (CZFB) y Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB) han llegado a un acuerdo, firmado por el delegado especial del Estado en el CZFB, Pere Navarro, y la presidenta de TMB, Rosa Alarcón, para promover una estación de abastecimiento de hidrógeno que construirá TMB, a través de una licitación, y dará servicio a flotas de vehículos eléctricos de transporte de viajeros y mercancías en el área de Barcelona, en la línea de avanzar hacia una nueva movilidad con cero emisiones contaminantes. Será la primera estación pública de abastecimiento de hidrógeno vehicular de España.





Descarga la App

La nueva app de **Auto Periferia**:
Mira el tiempo real de llegada de tu bus a la parada y planifica tu viaje de la manera más óptima.



AUTO PERIFERIA LANZA SU PROPIA APP PARA USUARIOS

Auto Periferia, entidad perteneciente a Grupo Ruiz, ha creado una Aplicación Móvil que simplifica el uso del transporte público, informando en tiempo real al pasajero del sistema de transporte de la compañía. Auto Periferia presta el servicio de transporte regular interurbano a la zona noroeste de la Comunidad de Madrid. En concreto, la compañía es titular de la concesión que cubre el servicio de autobuses interurbanos de las localidades de Las Rozas, Las Matas, Villanueva de la Cañada, Brunete, Quijorna, etc.

Esta APP muestra tiempos reales de llegada del vehículo de Auto Periferia a la parada de autobús, cambiando la habitual información sobre tiempos de llegada estimados y planificados, que muchas veces no se corresponden con los tiempos de trayecto reales. La información continua en tiempo real se consigue mediante un dispositivo que contienen los vehículos de Auto Periferia, de este modo, es posible conocer el momento exacto en el que pasará el autobús por la parada seleccionada, evitando tiempos imprevistos de espera, causados por situaciones puntuales como el tráfico. La aplicación es completamente gratuita y está disponible para dispositivos iOS y Android.

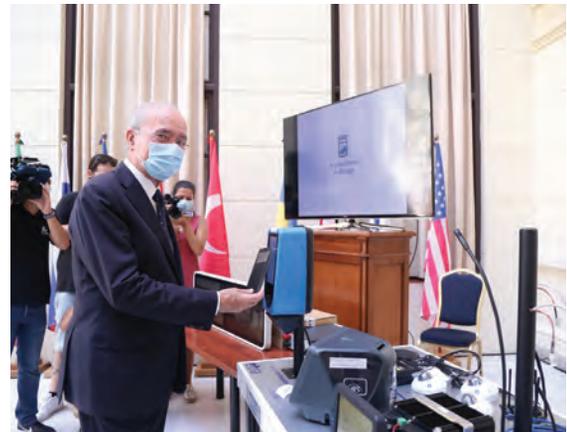
HISPANO SUIZA Y VDL SE UNEN ANFAC

Tras la ratificación de la Junta Directiva y Asamblea General de ANFAC, la marca española de automóviles de lujo y la marca de autobuses y autocares holandesa se incorporaron el viernes 10 de julio como miembros de pleno derecho a la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones. Su integración refuerza a ANFAC como el portavoz único de los fabricantes de automoción que operan en España.



LARGA DISTANCIA DE AVANZA COMENZÓ A OPERAR EN SUS LÍNEAS NACIONALES

Más de 50 salidas diarias facilitaron la movilidad segura durante este verano de 100.000 pasajeros no sólo a la costa española sino a los pueblos. La compañía de movilidad Avanza ha reiniciado progresivamente la operación de los servicios de largo recorrido de ámbito nacional que realiza entre las distintas comunidades autónomas, y que conectan más de 300 destinos de todo el país. Para reanudar los servicios con garantías, los servicios de Larga Distancia de Avanza implantaron un completo protocolo de movilidad segura certificado por AENOR.



EMT MÁLAGA INICIA LA IMPLANTACIÓN DE UN NUEVO SISTEMA TECNOLÓGICO EMBARCADO

La EMT de Málaga adjudicó durante el pasado año a la UTE formada por las empresas ETRA e IECISA la renovación de todo el sistema de ayuda a la explotación y monetización de la empresa por un importe de 3,9 millones de euros. El alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, acompañado del concejal de Movilidad, José del Río, ha presentado la implantación de un nuevo sistema tecnológico embarcado en los autobuses.

Se trata, entre otras medidas, del pago con tarjeta bancaria, la videovigilancia avanzada o los contenidos multimedia a bordo de los autobuses.

Esta implantación comienza con la instalación de las nuevas máquinas de validación cuyo despliegue está previsto que dure hasta el mes de septiembre.

El resultado final será una empresa más avanzada tecnológicamente y con significativas ventajas de calidad de servicio para la ciudadanía.



STÉPHANE DE CREISQUER, NUEVO DIRECTOR GENERAL DE MAN TRUCK & BUS IBERIA

Desde del 1 de agosto, se hace cargo de la compañía en sustitución de Marcus Gossen, que seguirá su carrera en otra empresa del Grupo Volkswagen. MBA en Administración y Gestión de empresas en la Universidad París Dauphine, De Creisquer atesora una amplia experiencia profesional relacionada con nuestro país y con el transporte por carretera. Comenzó su trayectoria en Volvo Trucks en 1990, donde ocupó responsabilidades financieras en la filial francesa durante siete años. A continuación, en 1996, se trasladó a Warwick para ser CFO de Volvo Truck & Bus en el Reino Unido, puesto desde el que aterrizó en España, en enero del año 1998. Desde entonces, ha sido director de la División de Finanzas (cinco años), y consejero delegado de Volvo Trucks durante 12 años, hasta 2015. Entonces, asumió la responsabilidad de las dos marcas del Grupo, también la de Renault Trucks, hasta abril de 2018. Su última ocupación se refiere a la de director de Franquicia de Euromaster, desde agosto de 2019, como miembro del Comité de Dirección y responsable de la estrategia de la franquicia Euromaster, así como de su ejecución en 14 países europeos.



CONTINENTAL SUPERA SUS PREVISIONES EN EL SEGUNDO TRIMESTRE DE 2020

La facturación de la compañía en el segundo trimestre asciende a 6.620 millones de euros (2.560 millones la división Automotive Technologies, 2.962 millones la división de neumáticos y 1.131 millones su división de motores Powertrain Technologies). El margen operativo ajustado fue del -9.6%. El crecimiento orgánico interanual fue del -39.8%.



REORGANIZACIÓN DE LA JUNTA DIRECTIVA DE MAN TRUCK & BUS SE

El Dr. Andreas Tostmann, actual responsable de Producción y Logística de la marca Volkswagen, asumirá el cargo de presidente de la Junta Directiva. Sucede a Joachim Drees mientras que el Dr. Martin Rabe asume el puesto del Prof. Dr. Carsten Intra en el departamento de Recursos Humanos. El 15 de julio de 2020, Joachim Drees abandonó de mutuo acuerdo la Junta Directiva de MAN Truck & Bus SE y TRATON SE. El Consejo de Supervisión agradeció a Joachim Drees la gran labor realizada a lo largo de estos últimos cinco años, ya que la cartera de productos se encuentra muy bien posicionada y se mantiene con éxito en el mercado. En concreto, la nueva generación de camiones recién presentada ha tenido una excelente acogida entre los clientes. Ahora tomará el mando Dr. Andreas Tostmann, un experto en producción con muchos años de experiencia en el Grupo Volkswagen. Joachim Drees inició un proceso de cambio sostenible en MAN y lo ha impulsado a lo largo de sus cinco años como CEO de MAN. En ese breve espacio de tiempo, la cartera de productos se ha actualizado por completo y se ha lanzado con éxito al mercado. También hay que agradecerle su compromiso ante el exitoso salto a la electromovilidad. De esta forma, Joachim Drees ha posicionado a la empresa para afrontar el futuro. Igualmente, como CEO de MAN, su influencia fue determinante para la salida a bolsa de TRATON SE.



MODELOS POST-VENTA NOSOTROS CALIDAD OCASIÓN NOTICIAS CONTACTO

TODOS URBANO INTERURBANO SUV TURÍSTICO ESCOLAR



MOBI
El más esencial
Funcional y robusto. En apariencia pequeño, dentro es espacioso. De construcción en superficie exterior amplia y funcional.



MOBI CITY
Pasada para la ciudad
Ideal para zonas de calles estrechas, y motor con Euro6 que asegura niveles mínimos de contaminación. Con refugio trasero.



MOBI LOW ENTRY
El más accesible
Las amplias zonas para sillas de ruedas, cambios o personas de movilidad reducida, lo hacen la opción más cómoda e inclusiva de la gama Mobi.

INDCAR TIENE NUEVA WEB

Más visual y con mucho más contenido, en la nueva web de Indcar se irán añadiendo modelos y noticias. La web está disponible en 4 idiomas, castellano, inglés, francés e italiano, para dar cobertura a todos los mercados de Indcar. Se ha añadido un mapa de distribuidores que se irá actualizando con todos los puntos de asistencia oficiales. La podrás ver aquí: www.indcar.es



EL ARTICULADO eCITARO G COMPLETA LA GAMA ELÉCTRICA DE DAIMLER BUSES

El Mercedes eCitaro G será el primer autobús de su categoría con las innovadoras baterías de estado sólido, entre otras novedades. Hace dos años, Daimler Buses presentó el eCitaro, un autobús urbano totalmente eléctrico. Actualmente, el eCitaro eléctrico ya se produce en serie en la fábrica de Mannheim. Hay cientos de unidades en servicio regular en muchas ciudades europeas. Ahora, el eCitaro G sigue la tendencia siendo el primer autobús articulado eléctrico de la estrella, con una capacidad de hasta 146 pasajeros según la versión.

En una primera etapa el eCitaro G se lanza con las acreditadas baterías de iones de litio en versión NMC del autobús rígido eCitaro. El siguiente nivel de evolución ya está definido. Previsiblemente,

Mercedes-Benz aumentará en este año el rendimiento del eCitaro G con el cambio a la nueva generación de baterías NMC. Con ellas, la capacidad crece claramente, desde 292 kWh hasta los 396 kWh. La autonomía del autobús articulado también aumenta. En paralelo, el eCitaro G abre un nuevo capítulo con las innovadoras baterías de estado sólido ya que puede almacenar energía. Esa tecnología estará disponible opcionalmente. El siguiente paso ya está pensado, ya que partir de 2022 volverá a aumentar la autonomía del eCitaro y el eCitaro G con una pila de combustible a modo de extensor de autonomía. Con esta tecnología, se puede prescindir en casi todos los casos de las recargas intermedias y sus infraestructuras.

MVG USA EL MAN LION'S CITY E EN SU SERVICIO REGULAR EN MUNICH

Es la primera vez que el nuevo autobús de MAN completamente eléctrico se utiliza en el servicio regular de Múnich. Durante la prueba, la empresa de transporte público Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) se centró especialmente en la autonomía del vehículo. En el marco de la hoja de ruta para la electromovilidad, MAN ha iniciado exhaustivos ensayos de campo con el nuevo autobús eléctrico a fin de obtener experiencia práctica en el servicio regular. En 2020, la flota de demostración compuesta por 15 autobuses eléctricos prestará servicio en cinco países europeos (Alemania, España, Luxemburgo, Bélgica y Francia). En diciembre de 2019, MAN Truck & Bus hizo entrega de los dos primeros autobuses eléctricos de 12 metros a las empresas de transporte Hamburger Hochbahn AG y Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH para su servicio regular en la ciudad hanseática. MAN también entregará el autobús eléctrico de 18 metros a las empresas de transporte Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) en Colonia y Transports Metropolitans en Barcelona (TMB) con el fin de llevar a cabo los ensayos prácticos en ambas ciudades. Durante el último trimestre de 2020, MAN tiene prevista la entrega de los primeros autobuses MAN Lion's City en versión rígida de 12 metros. El autobús Lion's City E completamente eléctrico en versión articulada le seguirá aproximadamente seis meses después y su producción en serie comenzará previsiblemente durante el primer semestre de 2021.



WEBFLEET SOLUTIONS LANZA NUEVAS FUNCIONALIDADES PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Con ellas se facilitará y optimizará la gestión de flotas de vehículos eléctricos (VE) con información en tiempo real sobre los niveles de carga, el rango de distancia de conducción restante y el tiempo de carga restante. Las herramientas de gestión de VE forman parte de la nueva versión de WEBFLEET 3.10 y están disponibles a partir de ahora para su cartera de clientes actual, más de 50.000 clientes en 60 países.





UNA UNIDAD FERQUI PARA FINLANDIA

La operación se ha realizado a través del concesionario Adarsa. El vehículo adquirido es un Sunset S4, con la configuración 16 +G +C. Esta unidad, apta para escolares, sobre el chasis Mercedes-Benz Sprinter 519 con caja automática lleva en su interior 16 asientos más guía y 2 mesas para aportar más confort y exclusividad a este vehículo. Cuenta con monitor para los viajes por los países escandinavos y también nevera. Lo completan lunas dobles y calefacción para sobrellevar las extremas temperaturas del norte de Europa.



INDCAR ENTREGA 5 NUEVOS MOBI CITY EN ITALIA

La entrega se realizó en la región del Valle Scrivia a través de su distribuidor IVECO ORECCHIA para ser operados por ATP ESERC. Los minibuses urbanos están carrozados sobre un chasis Iveco Daily. Los cinco vehículos, que se utilizarán en la línea Montoggio, miden 8 metros y tienen un motor Euro 6; están equipados con los mejores equipos a bordo en cuanto a tecnologías, estándares de seguridad y comodidad de viaje, incluida la red wifi gratuita que permitirá a los pasajeros usar sus dispositivos mientras viajan. Se caracterizan por dos entradas, la trasera de las cuales es más ancha y con rampa, para permitir el embarque de pasajeros discapacitados. De hecho, los autobuses tienen para el transporte de pasajeros discapacitados, y están equipados como una plataforma manual. También se identifican 4 asientos para pasajeros con movilidad reducida. En total, los asientos son 22 + 2, en función del uso o no del área de discapacidad, más 13 puestos de pie adicionales. El sistema de calefacción y aire acondicionado es independiente para pasajeros y conductores. Los autobuses están equipados con videovigilancia interna que permite la geolocalización.

VDL SUMINISTRA 65 VEHÍCULOS AL TRANSPORTE PÚBLICO DE CHIPRE

La nueva compañía de Cyprus Public Transport (CPT) es la operadora del distrito de Nicosia y Larnaca. El nuevo contrato entró en vigencia el 5 de julio y tiene una duración de 10 años. En primer lugar se entregaron las primeras 4 MidCities de un total de 65 vehículos. El pedido total consta de 15 VDL MidCities y 50 VDL MidEuros.

Las 15 MidCities operarán principalmente en la histórica capital Nicosia y en rutas tranquilas a través de Larnaca, donde la demanda cambia durante las temporadas de invierno y verano. Los 50 VDL MidEuros se utilizarán en las zonas menos pobladas, donde estos autobuses son el único medio de transporte público para los residentes locales.



ANADOLU ISUZU ENTREGÓ 20 VEHÍCULOS A LA ISLA REUNIÓN

Con motivo de la primera entrega del contrato para 45 Novociti Life y 15 Citibus durante tres años que ganó el año pasado ISUZU, se llevó a cabo una ceremonia en la Isla Reunión, una región de ultramar de Francia, con la participación de los alcaldes de la región, de los primeros 15 autobuses Novociti Life y 5 Citibus a la Isla Reunión el 5 de junio. En España, Mobility Bus Spain se encarga de la distribución de la marca japonesa. Acaba de anunciar recientemente la próxima incorporación a nuestro mercado de dos modelos nuevos que se suman a la gama que ya comercializaba en nuestro país.

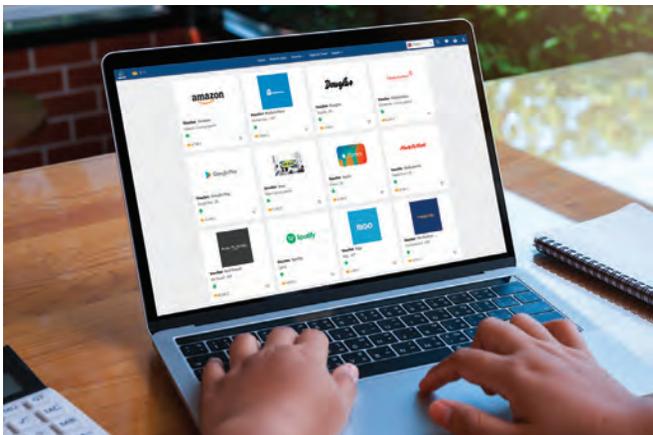




DE VUELTA A LA CARRETERA CON VOLVO BUSES

Ahora más que nunca Volvo Buses regresa para dar soporte a los operadores de transporte de viajeros por carretera, en una nueva campaña de servicio bajo el lema: "Vuelve con Volvo". Tras los meses de inactividad Volvo Buses ofrece una revisión de sus autocares de servicio discrecional B8R, B11R y 9700, antes de volver a ponerse en marcha de cara a la 'nueva normalidad'. Desde que se anunció el estado de alarma debido a la propagación del virus en el país, el sector del transporte en España: larga distancia, rutas escolares, servicios discretos, turismo, etc., ha sufrido un parón de la actividad convirtiendo a este sector en uno de los más afectados durante la pandemia. Con la desescalada pautada por el gobierno y el reciente comienzo de la 'nueva normalidad' se abre un halo de esperanza para que el sector pueda ponerse de nuevo en funcionamiento. Con el objetivo de facilitar a los operadores el regreso de la actividad del transporte de viajeros, la campaña de Volvo Buses "Vuelve con Volvo" ofrece a

los operadores que incluyen en sus flotas los modelos de autocares de servicio discrecional B8R, B11R y 9700, una revisión completa de tres horas sin coste de mano de obra, hasta final de agosto. Asimismo, también podrán disfrutar de descuentos especiales en una selección de Recambios Genuinos Volvo, cuya necesidad de sustitución se identifique en el curso de la mencionada revisión, en toda su red de concesionarios y talleres oficiales. Este chequeo incluye la inspección de niveles de aceites y fluidos, revisión del circuito de refrigeración, desde el radiador, el vaso de expansión hasta los manguitos del motor, la revisión del circuito de climatización, correas, entre otros sistemas. También se revisará la dirección, luces, los frenos y la presión y estado de los neumáticos. En esta nueva campaña "Vuelve con Volvo", Volvo Buses quiere seguir siendo un apoyo para el sector, ayudándoles en su puesta a punto para la vuelta a las carreteras de la manera más segura y sostenible.



LA PREMIUM SHOP DE DT SPARE PARTS AMPLÍA SU GAMA DE RECOMPENSAS ¡MÁS DE 500 NUEVAS TARJETAS REGALO!

La Premium Shop de la marca DT Spare Parts siempre está buscando la manera de hacer felices a sus usuarios, especialmente mediante el constante desarrollo de la tienda para ofrecerles nuevas ventajas. Recientemente se han lanzado más de 500 nuevas tarjetas regalo digitales de varios proveedores para un total de casi 50 países. Entre ellos destacan importantes marcas internacionales de tiendas en línea, restaurantes y cafeterías, como Amazon, Apple, Nike, Breitling, Xbox y Starbucks. Desde la introducción del programa de fidelización hace casi dos años, el número de usuarios no ha parado de crecer. La Premium Shop cuenta con miembros registrados de más de 130 países, lo

que demuestra su gran popularidad en todo el mundo. Los nuevos vales regalo digitales ofrecen ventajas a los usuarios de países donde existen restricciones legales de envío. Cuando un usuario final compra un producto DT Spare Parts, consigue sus correspondientes códigos de corona que puede canjear y acumular en premiumshop.dt-spareparts.com una vez que se ha registrado gratuitamente. Tras entrar en su cuenta, podrá echar un vistazo a los vales de regalo disponibles para su país en la categoría de premios: "Aventuras y cupones" de la Premium Shop. La gama de recompensas no para de crecer: una forma sencilla y rápida para cumplir grandes y pequeños sueños.



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 pedírselo a la marca, carrocerero o concesionario que les realice la entrega. Ellos se pondrán en contacto con nosotros y nos enviarán la fotografía que recuerde ese momento.



AUTOCARES RODRÍGUEZ GÓMEZ RENOVÓ EN FEBRERO SU FLOTA

El vehículo elegido es un Mercedes-Benz de 12,9 m con carrocería Aura 2018. Autocares Rodríguez Gómez es una empresa dedicada al transporte de viajeros por carretera, operativa desde 1956. El 40% de su flota está adaptada para PMR.

AUTOCARES DÍAZ APUESTA POR OTOKAR Y SOMAUTO

Conocida como Autocares Díaz, la empresa gallega de autocares ubicada en Antas de Ulla, ha ido creciendo y ampliando su flota desde 1971. Actualmente cuenta con 13 autocares. Recientemente ha adquirido a Somauto un Otokar Navigo TH 7.8 metros.



INTERBUS PRESENTA SUS NUEVOS MICROS PARA EL URBANO DE ANDÚJAR

Estos vehículos componen la flota del contrato de concesión del nuevo Servicio Público de Transporte Urbano de Andújar (Jaén), con una duración de diez años, que ha sido adjudicado a INTERBUS. Son dos vehículos con chasis Iveco y carrocería Ferqui.

AUTOCARES JULIÁN DE CASTRO SUMA A SU FLOTA DOS VEHÍCULOS OTOKAR

La empresa madrileña Autocares Julián de Castro, empresa familiar que lleva 107 años dedicándose al mundo del autobús, ha adquirido al distribuidor oficial de la marca en España, Somauto, dos autobuses urbanos Otokar Vectio C de 9,26 metros cada uno.



ALSA SIGUE APOSTANDO POR OTOKAR CON UN LOTE DE 10 AUTOBUSES

Somauto, distribuidor oficial de OTOKAR en España, ha procedido de momento a la entrega de dos autobuses KENT C 10,80m - CUMMINS 300cv y el resto se irán entregando paulatinamente. Los vehículos serán para la ciudad gallega de Ferrol

EMT MADRID INCORPORA 15 NUEVOS AUTOBUSES ELÉCTRICOS

Este pedido eleva a 82 el número de autobuses que componen la flota eléctrica de autobuses urbanos de Madrid. Este pedido consta de 15 vehículos estándar de 12 m que, tras el periodo de pruebas, operan en la nueva línea perimetral y en la línea 52.



www.cocentro.com
a un click en internet



COORDENADAS GPS

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

COCENTRO



IVECO A65C17 WING
24 BR + C + G / 20 BR + C + 1 PMR
F.MATRI: 27/04/2006 REF: 2368



MAN 18.280 39 BR + G + C
S. STACO DEXON S3
F.MATRI: 03/09/2007 REF: 0513



MERCEDES SPRINTER 616 NOGE
24 BR + G + C
F.MATRI: 21/09/2006 REF: 8019



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



IVECO T30 43 B + G + C
C. FAREBUS-GALA
F.MATRI: 20/09/2010 REF: 9975



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



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



IVECO A65C17 CARBUS
27 BR + G + C
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

BADAJOS

CEUTA Y MELILLA

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

KING LONG C9



Motor Cummins 310 cv. Autocar de 35+1+1 plazas. Matriculado en septiembre 2016 (Quedan 13 cursos de transporte escolar). En perfecto estado de funcionamiento y mantenimiento. Mejor ver y probar. Tfno. 619 12 35 09 - Godofredo Galán

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. 9000 Euros. Para llevárselas. Columnas en Madrid. Móvil: 681.38.96.52



AUTODISTRIBUCION.COM

VISITA NUESTRA NUEVA WEB Y SUMÉRGETE EN EL MUNDO DEL TRANSPORTE PROFESIONAL



AUTODISTRIBUCIÓN, S.L.
C/ Ralafel Barradas, 22,32 Pol. Ind. Gran Vía Sur 08908 Hospitalet de Llobregat (Barcelona)



AUTODISTRIBUCIÓN HISPALS, S.L.
Antonio de la Peña Lopez, 5-7 41007 Sevilla



AUTODISTRIBUCIÓN ILLIBERIS, S.L.
Carretera de Madrid Km 425-18210 Peligros (Granada)



proformatrans



CERTIFICADORA ACREDITADA POR ENAC 16



- Proformatrans, entidad especializada en formación en el transporte, gestionamos e impartimos la formación de las empresas.
- Proformatrans como entidad organizadora líder en el sector ha formado desde diciembre del pasado 2010 a más de 10.000 conductores, participando un total de 250 empresas del sector.

PROFORMATRANS OFRECE DIVERSOS CURSOS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE:

FORMACIÓN CONTINUA PARA LA RENOVACIÓN DEL CAP TANTO PARA TRANSPORTE POR CARRETERA DE MERCANCÍAS COMO DE VIAJEROS

CURSOS DE PRIMEROS AUXILIOS

CURSOS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS

CURSOS DE ATENCIÓN AL CLIENTE

CURSO DE TACÓGRAFO DIGITAL

CURSO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

CURSO DE NORMAS Y LEYES EN EL TRANSPORTE



Avenida de Asturias, 47 28029 Madrid Telf. 913195908
formacion@proformatrans.org

www.fppt.info



COACH
OF THE YEAR
2020



SIMPLY ATTRACTIVE SIMPLY SAFE SIMPLY CONNECTED SIMPLY EFFICIENT SIMPLY RELIABLE

Y EL GANADOR ES...

El MAN Lion's Coach es
«Coach of the Year 2020»

Periodistas internacionales especializados de 22 países han galardonado al MAN Lion's Coach como «Coach of the Year 2020». La eficiencia, la rentabilidad y la fiabilidad junto con un diseño distintivo han convencido al jurado. www.bus.man

