

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

Año 26. #269.
Octubre 2020
www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

EN BUSCA DE SOLUCIONES LIMPIAS Y VIABLES PARA EL TRANSPORTE



- En Portada: La difícil situación del transporte escolar •
- Entrevista: Luis Ángel Pedrero, Presidente de ANETRA •
- Reportaje: La tecnología revolucionará la protección medioambiental, la seguridad y la conectividad •

NUEVA DAILY CAMBIA TU PERSPECTIVA DE NEGOCIO



NUEVOS MOTORES Y VERSATILIDAD

Nuevos motores de 156 CV y 210 CV
Hasta 22 pasajeros
para las versiones Diésel y GNC

DISEÑO FUNCIONAL Y CONFORT

Dirección asistida eléctrica
Freno de estacionamiento eléctrico

UN NUEVO NIVEL DE CONECTIVIDAD Y SERVICIOS

Mejora de la eficiencia
y el tiempo de funcionamiento
con Daily B-Link Solutions

NOVEDADES

Tecnología de asistencia a la conducción
Panel de instrumentos
con pantalla TFT y faros LED
Parachoques dividido en tres secciones

Nueva Daily: una evolución revolucionaria que **cambiará tu perspectiva de negocio**. Nuevos motores para poder desarrollar tu actividad de manera **sostenible** y **rentable**. Un **entorno de trabajo** productivo y multitud de **características nuevas de asistencia al conductor** para una **experiencia de conducción** totalmente nueva. Un nuevo nivel de **conectividad** que abre las puertas a todo un mundo de **servicios personalizados**.

La Nueva Daily es una solución de transporte verdaderamente completa para ti, a la medida de tu negocio.

IVECO BUS

Tu socio para el transporte sostenible



CARRETERA HACIA EL INFIERNO



Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

Como en una mala noche, llega una pesadilla recurrente. Un virus afecta a toda la población del planeta y los científicos tratan a toda prisa de buscar la vacuna mientras el sistema económico de nuestra civilización se destruye. Podría ser el argumento de cualquier película de acción o un sueño pero, lamentablemente, es nuestra realidad.

Y la peor parte del problema es que nadie sabe qué hacer exactamente, que los responsables políticos ni siquiera son capaces de dejar diferencias a un lado y ponerse de acuerdo ante tan grave situación.

Un virus potente, una economía que ya venía tocada, unos políticos muy alejados de los ciudadanos, una población que tampoco está a la altura de las circunstancias con sus actos irresponsables... Es la tormenta perfecta.

En un sector en el que no dejamos de hablar de electromovilidad y baterías, vamos a tener que "ponernos las pilas" de verdad. Miedo a coger el transporte público, demandas que oscilan constantemente en función de los confinamientos, colegios al borde del cierre por contagios una vez más, cero excursiones ni actividades escolares, anulación de los viajes del

Immerso, turismo inexistente... El transporte ha cogido hace tiempo la carretera hacia el infierno.

Ante esta situación, parece evidente que la unidad será muy necesaria para poder conseguir fondos y ayudas específicas que, al menos, hagan al sector sobrevivir mientras pasa el temporal. Y muchas cosas tendrán que cambiar, porque una gran parte del sector tendrá que reconvertirse, adaptarse a un nuevo mundo que, con toda seguridad, será más tecnológico.

De momento, el Gobierno ha movido algunas fichas para aliviar la presión de esta olla a punto de estallar. Las últimas buenas noticias, la prolongación hasta final de enero de los ERTe y la llegada de ayudas desde Europa en primavera. Pero para recibir las hay que tener un plan bien estructurado de recuperación nacional. No podemos perder la oportunidad de ser uno de los protagonistas de ese plan, porque el transporte en autobús y autocar es un pilar fundamental de la economía y no puede quedar atrás. De lo contrario, abróchense bien el cinturón porque hace ya tiempo que circulan por esa carretera hacia el infierno.



03



06



14



16



18



20



22



25



40

03 EDITORIAL

Carretera hacia el infierno

16 REPORTAJE

ANETRA y AETRAM organizan el webinar "Soluciones ante una crisis sectorial"

22 REPORTAJE

CONFEBUS presenta su Plan de Recuperación y Resiliencia del sector

06 EN PORTADA

El difícil momento que atraviesa el transporte escolar

18 ENTREVISTA

Antonio Vázquez Olmedo, Administrador de Autocares Vázquez Olmedo y Presidente de FEDINTRA

25 REPORTAJE

Cabranes cumple 75 años de historia

14 ENTREVISTA

Luis Ángel Pedrero, Presidente de ANETRA

20 REPORTAJE

Los ERTE se amplían hasta final de enero pero el sector pide que sea hasta junio

40 PRODUCTO

Volvo prueba su autobús eléctrico específico para el clima de España

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal



42 PRODUCTO

Premier del eléctrico MAN Lion's City 18 E

43 PRODUCTO

Nuevo Mercedes-Benz eCitaro G articulado y nuevas baterías de estado sólido

44 PRODUCTO

Llega a España en 2021 el nuevo urbano ISUZU 100% eléctrico

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)

Colaboradores:

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

Secciones Oficiales:

aetram *Tascabus*

Dirección, Redacción y Publicidad:

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

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





TRANSPORTE ESCOLAR, OTRO OBSTÁCULO QUE SALTAR

EL 61% DE LOS PADRES TIENEN MIEDO AL TRANSPORTE ESCOLAR POR EL COVID

PARA GRAN PARTE DE LAS PYMES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS EN ESPAÑA, EL TRANSPORTE ESCOLAR ES FUNDAMENTAL PARA SU SUPERVIVENCIA. SIN EMBARGO, EL MIEDO DE LOS PADRES, LA DESAPARICIÓN DE ACTIVIDADES EXTRAESCOLARES O LOS SOBRECOSTES DE LIMPIEZA, SE SUMAN COMO LASTRE A LA YA DIFÍCIL SITUACIÓN

A pesar de que el transporte escolar es el primer colectivo de seguridad vial que logra no tener ni un solo fallecido en accidentes de tráfico desde 2012 y de ser 11,5 veces más seguro que el coche privado, la pandemia provoca rechazo entre gran parte de los padres al uso de este modo, según se desprende del estudio realizado por la Fundación Línea Directa en colaboración con la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL).

El informe "Transporte escolar: ¿viajan seguros nuestros hijos? Accidentalidad, normativa y percepción social en la era COVID", ha sido realizado. En él se han analizado 1.700 encuestas a padres y madres españoles sobre cómo acuden sus hijos al colegio y cómo perciben este medio de transporte en relación con la pandemia del COVID-19.

En su informe, se indica que 6 de cada 10 padres están pensando en dejar de usar el transporte escolar por miedo a que sus hijos se contagien. A este 61% hay que sumarle otro 19% que solo usaría este medio de transporte si se le garantiza el cumplimiento de todas las normas sanitarias e higiénicas. La preocupación es mayor en los padres de niños de 0 a 3 años.

Esta "sensación de inseguridad" podría dañar todavía más al sector del transporte escolar, que ya ha visto como desaparecen las excursiones del colegio y las salidas culturales. Antes del COVID, este modo prestaba servicio diario a 630.000 escolares y se realizaban en España 247 millones de desplazamientos con niños al año, tanto para entrar y salir del colegio como para actividades extraescolares.

MEDIAS ANTI COVID

Cada Comunidad Autónoma ha implantado en sus sistemas de transporte escolar diversas medidas anti COVID. Por lo general, destaca el uso obligatorio de mascarillas para niños de más de 6 años y recomendación de llevarla a partir de 3 años y el uso del gel hidroalcohólico. Se ordena la entrada y salida de los escolares para que no se produzcan aglomeraciones en las puertas ni pasillos, se asigna asiento fijo a cada niño, se desinfecta el habitáculo tras cada servicio...

SOLIDARIDAD DE LOS PADRES CON EL SECTOR

A pesar del miedo y de la distorsión de la imagen real del sector, los padres se sienten solidarios con



CONFEBUS PIDIÓ CON URGENCIA “EL PAGO DE LOS CONTRATOS PARA EL TRANSPORTE A CENTROS PÚBLICOS, ASÍ COMO LA PRÓRROGA POR 2 AÑOS”

sanitarias para contener el virus y garantizar la seguridad en sus servicios, así como implementando las medidas que van requiriendo las distintas Comunidades Autónomas.

Desde CONFEBUS se quiere “lanzar un mensaje de seguridad y confianza de cara al inicio de las clases, haciendo hincapié en cómo con el uso responsable del transporte colectivo se ha demostrado que se garantiza un entorno seguro para los viajeros.”

las empresas y consideran que habría que permitir que se prolongue unos años la vida útil de los vehículos para amortiguar los efectos económicos de la crisis económica ocasionada por el COVID y evitar la quiebra de muchas compañías.

CONFEBUS CONFIRMA LA SEGURIDAD DE LOS AUTOBUSES ESCOLARES

Tras la suspensión de la actividad presencial en los colegios originada por la crisis del COVID-19, los ingresos en las empresas cayeron “ocasionando graves dificultades al sector y enormes pérdidas para la mayoría de los operadores”, según afirma CONFEBUS. Según sus datos, los servicios escolares suponen el 13% del total de la facturación del sector del autobús. Para garantizar una vuelta al cole segura, los operadores llevan a cabo los protocolos de limpieza y desinfección recomendados por las autoridades

MEDIDAS URGENTES PARA EL 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:

1. que el límite de antigüedad máxima de los vehículos de transporte escolar se amplíe 1 o 2 años, de manera transitoria y hasta la normalización de la economía una vez superada la crisis.
2. el pago de los contratos suscritos con la Administración para el transporte a centros públicos para este curso lectivo
3. la prórroga para los próximos dos años del contrato, lo que permitiría aliviar la difícil situación financiera a la que están abocadas los operadores que prestan este tipo de servicios, que son principalmente pequeñas y medianas empresas.



SOLARIS

CAF GROUP DIVISION

DIRECCIÓN Urbino 15 LE electric

El nuevo suburbano eléctrico



Solaris Bus Ibérica, S.L.

Avenida de Castilla,
1 (Pol. Industrial Las Fronteras)
28830 San Fernando de Henares (Madrid) España
+34 912 279 199, info.E@solarisbus.com

CAF GROUP



SEGÚN ANETRA, EL RUE ESCOLAR Y DE RUTAS DE TRABAJADORES ACAPANAN CASI TODA LA ACTIVIDAD "SI BIEN LOS COLEGIOS NO ORGANIZAN ACTIVIDADES EXTRAESCOLARES Y HAY INCERTIDUMBRES DE CIERRES ANTE CASOS POSITIVOS

ALGUNOS CENTROS YA HAN RENOVADO POR DOS AÑOS LOS CONTRATOS

Una de las demandas de CONFEBUS, la prórroga por dos años de los contratos de ruta escolar, se está dando en algunos centros. Es el caso del centro privado King's College.

Avanza Larga Distancia ha renovado por dos años, prorrogables a un tercero, el contrato que tenía con el colegio. Gracias a este acuerdo, la compañía puede seguir garantizando el servicio en otras zonas de España, tanto en centros privados como públicos, como es el caso de las rutas de transporte escolar de la Junta de Extremadura.

INFORME ANETRA DE MEDIDAS URGENTES DE SUPERVIVENCIA

La asociación ha analizado la situación dramática que vive el sector discrecional, en el cual no ha habido temporada de verano y actualmente las empresas funcionan en términos de entre un 5-10% de actividad con respecto a un septiembre normal. El RUE escolar y de rutas de trabajadores lo acapara, si bien los colegios no organizan actividades extraescolares y hay incertidumbres de cierres ante casos positivos. La consiguiente bajada de actividad no se espera

que comience a reiniciarse hasta mediados de 2021, según ANETRA. En su informe de medidas para solicitar a la Administración, se ha pensado en que las PYMES refinancien las hasta ahora aprobadas y aplicadas, ya que la duración de la pandemia es mayor a lo inicialmente esperado en las fechas en las que se aprobaron las medidas, para evitar próximos concursos de acreedores.

Del paquete de medidas, destacan cuatro imprescindibles y urgentes para cumplir el objetivo final de supervivencia de las PYMES del sector:

1. ERTES: Ampliación temporal hasta junio de 2021, y modificación de condiciones de bonificaciones de coste de seguros sociales.
2. Exoneraciones tributarias del año 2020 para IVTM e IBI, bonificación del 50% del IAE 2020, así como diferir los pagos impositivos de IVA y Sociedades.
3. Ampliación de carencias un año más y plazos de préstamos dos años más sobre las líneas de avales ICO-COVID para PYMES.
4. Ampliación hasta los 18 meses de las moratorias de los préstamos de leasing y renting en la compra de autocares.

DESAZÓN EN DIREBÚS TRAS SU PRIMERA REUNIÓN EN EL MITMA

Para DIREBÚS existe "ausencia siquiera de una mínima medida más o menos transversal, ni directa ni indirecta, adoptada, propuesta o promocionada desde el Ministerio de Transporte en pro de los segmentos de transporte discrecional y turístico."

Concreta que:

"En cuanto a la prórroga en las moratorias en los préstamos/leasing/renting, única medida adoptada específicamente para discrecional en el RDL 26/2020, al no haber prorrogado la Autoridad



MAN Truck & Bus Center



MAN TGE MICROBUS.

En colaboración con UNVI y Nogebus.

La familia TGE sigue creciendo. El primer microbús en España cuenta con la colaboración de Nogebus y UNVI. La carrocería exclusiva de Nogebus ofrece gran amplitud a través de 22 asientos, suelo de madera o luces de lectura. Por otro lado, la personalización de UNVI dispone de cámara de marcha atrás conectada con el infotainment, tacógrafo integrado o cámara cenital sobre la puerta delantera. Ambos con una garantía de 3 años o 180.000 km.

www.man.eu



Bancaria Europea la EBA/GL/2020/02, el Ministerio se remite a lo que, en su caso, se obtenga en el trámite parlamentario dada la no convalidación y transformación en proyecto de Ley.

La regulación de los ERTES le corresponde al Ministerio de Trabajo.

Por lo que respecta a la prórroga en dos años de la edad útil de los vehículos dedicados a transporte escolar solicitada: ninguna perspectiva de aprobación. Basándose en argumentos tales como "así lo establece la Ley", o remitiendo al trámite de consultas abierto para la futura Ley de Movilidad, o apelando a las dificultades puestas por el Ministerio de Energía.

Silencio en relación con el pago de los seguros sociales de trabajadores que no están desempeñando ocupación alguna.

Silencio, también, a la adicional competencia desleal que supone que autocares dedicados a transporte regular general cuya limpieza y desinfección COVID se subvenciona legalmente, hagan adicional transporte escolar o discrecional, en detrimento de las empresas puramente de discrecional/turístico que han de soportar estos gastos adicionales y lógicamente repercutirlos en sus costes. Deslealtad que

viene a añadirse a las ya sabidas licitaciones caducadas y al reequilibrio COVID de tales contratos."

LOS OPERADORES VASCOS PIDIERON EL CUMPLIMIENTO DE LAS INDEMNIZACIONES DEL ESCOLAR

Ya a finales de junio, AUNDI, Agrupación Alavesa de Transportes y Asintra Euskadi denunciaban la situación del transporte escolar vasco y solicitaban al Gobierno Vasco el cumplimiento de sus compromisos abonando a las empresas las indemnizaciones previstas en la Ley. "Las empresas especializadas en Transporte Escolar son sin duda de las más débiles dentro del sector del Transporte de Viajeros por Carretera, ya que los únicos ingresos estables con los que cuentan la mayoría de ellas proceden exclusivamente de la contratación con los Centros Escolares, solo durante los 10 meses lectivos (175 días), de septiembre a junio", decían.

Desde entonces, esta situación se ha reproducido en toda España, con mayor o menor éxito según cada Comunidad Autónoma. Pocos días antes del cierre de esta revista, seguían las quejas por el mismo motivo. Esta vez en Murcia.

FROET AVISA DE LA GRAVE SITUACIÓN DEL ESCOLAR EN MURCIA

Desde la asociación se avisa "que los impagos de la Consejería dejarán a las empresas de transporte escolar sin poder prestar el servicio abocándolas al cierre". Según indica Froet, a fecha 7 de octubre, "las empresas de autobuses de la Región de Murcia atraviesan en la actualidad una situación dramática debido al retraso en los abonos de las liquidaciones correspondientes al curso pasado 2019-2020. Calculamos que, en apenas una semana, una parte de las empresas comenzará a tener problemas para comprar combustible y pagar las nóminas de los tra-

PARA DIREBÚS EXISTE "AUSENCIA SIQUIERA DE UNA MÍNIMA MEDIDA MÁS O MENOS TRANSVERSAL, NI DIRECTA NI INDIRECTA, ADOPTADA, PROPUESTA O PROMOCIONADA DESDE EL MINISTERIO DE TRANSPORTE EN PRO DE LOS SEGMENTOS DE TRANSPORTE DISCRECIONAL Y TURÍSTICO"





Para determinados viajes,
el tamaño del vehículo debe ser más reducido,
pero no así el confort.



COMPACTO
Y MUY
FUNCIONAL

NUEVO **NAVIGO T** por

Otokar

Compacto y muy funcional, el **Navigo T** es un vehículo con una polivalencia excepcional, que se adapta tanto a excursiones como a viajes organizados, o al transporte local. Su nuevo aspecto sobrio y moderno, y su magnífico nivel de confort ofrecen a pasajeros y conductores las condiciones óptimas para disfrutar

plenamente del trayecto, en condiciones de total seguridad. Además, la fiabilidad y el bajo coste de explotación del **Navigo T** siguen siendo puntos fuertes emblemáticos de los vehículos Otokar. Si desea comprobarlo por sí mismo, ¡póngase en contacto con nosotros para hacer una prueba!

 7,80 m - 8,4 m

SOMAUTO

Distribuidor en España y Andorra

Avda. De Córdoba, 13 Nave 6 Pol. Ind. La Carrehuela - 28343 Valdemoro (Madrid) - Tél : +34918954301

www.otokar-somauto.com

CADA COMUNIDAD AUTÓNOMA HA TOMADO LAS MEDIDAS CORRESPONDIENTES SEGÚN SUS COMPETENCIAS. EN ALGUNAS, LOS OPERADORES DE RUTAS ESCOLARES SIGUEN ESPERANDO SER INDEMNIZADOS POR LOS SERVICIOS ANULADOS EN LA PANDEMIA Y LA INCERTIDUMBRE SE CIERNE SOBRE EL CURSO 2020-2021

bajadores, situación que irá extendiéndose en cascada al resto de compañías, que se verán abocadas a no poder prestar el servicio de autobús escolar. La situación es tan terrible que algunas empresas están teniendo que recurrir a los préstamos para poder adquirir el combustible y ven un horizonte muy negro si la situación no se desbloquea. Estamos en un punto en el que vemos peligrar muy seriamente poder prestar el servicio porque no vamos a poder ni arrancar los autobuses.

Desde FROET advertimos que, debido a la imposibilidad de prestar otros servicios de transportes de viajeros por las restricciones derivadas de la crisis sanitaria por la Covid-19, esta situación conllevará al cierre de empresas, destruyéndose numerosos puestos de trabajo y el tejido productivo de la Región de Murcia."

AETRAM PIDE LA EXENCIÓN DE LAS TASAS DEL TRANSPORTE REGULAR DE USO ESPECIAL

AETRAM ha solicitado a la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid la exención de las tasas por la gestión de las Autorizaciones de Transporte Regular de Uso Especial (TRUE - escolares y productores) en el caso de las autorizaciones escolares para el próximo

Curso Escolar

20/21 y para las autorizaciones productores/trabajadores con una duración de un año y hasta el próximo 1 de septiembre del 2021.

AETRAM entiende y razona ante la Administración que dadas las actuales circunstancias de afectación negativa que produce la situación de crisis sanitaria y su repercusión en el ámbito económico de las empresas, hace que cualquier ayuda, subvención o bonificación sirva para la subsistencia de las empresas afectadas, situación por la cual se insta a la Comunidad de Madrid a la consideración como "medida extraordinaria COVID" la exención del pago de las tasas que habitualmente al inicio del curso escolar son imputadas a las empresas de transporte de viajeros que gestionan tanto la solicitud inicial como el visado de las autorizaciones de transporte regular de uso especial para el presente Curso Escolar 21/21, así como la misma tasa que es imputada para las autorizaciones anuales de transporte regular de uso especial en este caso para el traslado de rutas de productores/trabajadores.

DIFICULTADES EN ANDALUCÍA PARA ASUMIR LOS COSTES DE DESINFECCIÓN DE LOS AUTOBUSES

El sector del transporte escolar en Andalucía a través de FEDINTRA, la Federación Independiente del Transporte de Andalucía, exige a la consejería de Educación de la Junta de Andalucía que asuma el coste de la desinfección diaria de los autobuses, y además que le remitan material de prevención de contagio de Covid-19 para el desarrollo de las rutas escolares y la realización de test a los monitores y conductores.

APETAM IMPUGNA EL CONCURSO DE RUTAS ESCOLARES EN LA PROVINCIA DE MÁLAGA

APETAM, la Asociación Provincial de Empresarios del Transporte y Agencias de Málaga ha impugnado, a través de FEDINTRA, el concurso público de rutas de transporte escolar, que en esta provincia afecta a casi 25.000 alumnos, y cuyo precio de licitación ronda los 66 millones de euros.

"Son finalmente 41 lotes de diferentes rutas escolares en Málaga que han sido licitadas a través de la consejería de Educación de la Junta de Andalucía por medio de la gerencia provincial de la Agencia Pública Andaluza de Educación, APAE. El precio de la licitación de este concurso es de 33.138.102 €, que al tratarse de un contrato de dos años, alcanza más de 66 millones de euros y de ella dependen la movilidad de 25.000 alumnos. Tras el severo golpe recibido por el sector del transporte escolar, al no entender la licitación lanzada en estos momentos por la Administración, sin escuchar ninguna de las peticiones ni tener la más mínima sensibilidad con la agobiante situación de un sector paralizado, los profe-





Concentración de las empresas del transporte escolar de FEDINTRTA en las puertas de la Agencia de Educación.

sionales ven ahora argumentos jurídicos para impugnar la licitación y, por tanto, paralizar el proceso, por numerosas irregularidades técnicas y administrativas”, se indica en el comunicado de la asociación.

“No han contado con el sector, en una crisis tan grave como la que estamos viviendo, y encima lo han lanzado con muchas irregularidades técnicas y administrativas que pueden dar lugar a la paralización total del proceso”, comentó Juan Sierra, presidente de APETAM.

El comunicado indica también que “para las empresas de transporte, esta licitación y concurso supone un enorme perjuicio que pone en peligro la continuidad de gran parte del sector del transporte de viajeros por carretera en Andalucía. Además de poner en grave riesgo la calidad en los servicios que en tan alto nivel están manteniendo los profesionales en los últimos años. Los profesionales del sector están muy endeudados al renovar sus flotas para ofrecer servicios de calidad en el transporte escolar, y tan solo se ha solicitado la prórroga de unos meses. La consejería de Educación ha abandonado al sector y, sorpresivamente lanzó el concurso el 10 de agosto, con el agravante de la parálisis administrativa de ese mes y en especial este año de la pandemia, en el que la Administración está en servicios mínimos teletrabajando y siendo necesaria cita previa para cualquier trámite, registro o consulta.”

EL ESCOLAR, SIN EXCURSIONES Y CON SOBRECOSTES DE LIMPIEZA

ANTONIO VÁZQUEZ OLMEDO, PRESIDENTE DE FEDINTRTA, NOS EXPLICA ESTOS DOS PROBLEMAS AÑADIDOS



¿Qué supone para los operadores la pérdida de los servicios de las actividades extraescolares y excursiones? Como sabes haciendo solamente los servicios de transporte escolar, a los precios que estamos cobrando, es imposible pagar unos salarios dignos al personal. Siempre se han complementado estos servicios

con los servicios discrecionales, visitas escolares, transfer o traslados, etc. Al haber bajado drásticamente estos servicios las empresas estamos apretándonos el cinturón lo posible para poder subsistir. Lo estamos tomando como un tiempo que hay que aguantar hasta que salgamos de esta situación y se recuperen los niveles normales de movilidad. Porque tememos un país con unas infraestructuras envidiables para el turismo y en cuanto se recuperen estos niveles el turismo europeo va a volver a España, y en concreto a Andalucía a disfrutar de nuestras infraestructuras y servicios.



El sector del transporte escolar ha impugnado los concursos escolares.

¿Qué sobrecoste está suponiendo la incorporación de sistemas de higiene y desinfección extra para la lucha contra la pandemia en las rutas escolares? Es un servicio más que, como casi siempre, también absorbemos las empresas de transporte sin repercutir al cliente final. Las limpiezas extraordinarias con productos homologados de los vehículos supone un coste tanto de los productos como del tiempo empleado por el personal.

La mayoría de las empresas, además, estamos poniendo geles para los usuarios de todo los tipos de transporte para aumentar el nivel de seguridad en nuestros servicios. En el transporte escolar público, la Junta ni siquiera se ha planteado proporcionarnos los mismos productos de gel y mascarillas que provee a los colegios. Para eso no formamos parte de la comunidad educativa. Las empresas los están poniendo de su ya mermada economía. Únicamente en las concesiones de servicio regular se han previsto hasta un máximo de 20€ por bus y día (siempre que se demuestre con facturas externas) el pago para gastos de limpieza y desinfección.

Volveremos a estar en ruta,
todo irá bien





“LA SITUACIÓN ES MUY MALA. LA ACTIVIDAD DISCRECIONAL ESTÁ AL 99% PARADA”

LUIS ÁNGEL PEDRERO, PRESIDENTE DE ANETRA

ANTE LA GRAVE SITUACIÓN ECONÓMICA QUE ATRAVIESA EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA, HEMOS HABLADO CON EL PRESIDENTE DE ANETRA PARA ANALIZAR EN DETALLE EL ESTADO DE LAS EMPRESAS QUE PRESTAN SERVICIOS DISCRECIONALES, RUE Y TURÍSTICOS

Q ¿Qué balance haría de la situación del sector tras el verano según los datos de sus asociados?

La situación es muy mala. La actividad discrecional está al 99% parada. Únicamente la vuelta de los colegios ha hecho que algunas empresas puedan reactivarse parcialmente y dependiendo del peso del transporte regular de uso especial en sus explotaciones tienen un mayor o menor porcentaje de activación. Sin embargo, esto es insuficiente incluso para las empresas con mayor porcentaje de servicios RUE, ya que la explotación se complementa con servicios discretionales (excursiones, traslados, etc.), que en este momento son inexistentes.

El principal problema es que parece que la recuperación va para más largo de lo que en principio esperábamos. Las empresas ahora están “dopadas” por la liquidez de los préstamos ICO y las moratorias de las cuotas de leasing, pero cuando empiecen a venir las cuotas de nuevo, me temo que, si no hay unas prórrogas de éstas, muchas empresas no podrán afrontarlas y entrarán en insolvencia.

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

Hemos trasladado a la administración un paquete de medidas muy amplio que podemos resumir en las siguientes:

1. Modificación de la normativa sobre los ERTES por causas de fuerza mayor, ampliables hasta abril de 2021, flexibles y sin costes de Seguridad Social
2. Ampliación temporal a 18 meses de la normativa de la moratoria temporal en el pago de las cuotas de los contratos de préstamos, leasing y renting de vehículos destinados al transporte público discrecional de viajeros en autobús, incluyendo principal e intereses

“LAS EMPRESAS AHORA ESTÁN “DOPADAS” POR LA LIQUIDEZ DE LOS PRÉSTAMOS ICO Y LAS MORATORIAS DE LAS CUOTAS DE LEASING, PERO CUANDO EMPIECEN A VENIR LAS CUOTAS DE NUEVO, ME TEMO QUE, SI NO HAY UNAS PRÓRROGAS DE ÉSTAS, MUCHAS EMPRESAS NO PODRÁN AFRONTARLAS Y ENTRARÁN EN INSOLVENCIA”

3. Ampliación de carencias (2 años) y plazos (7 años) de préstamos sobre las líneas de avales ICO-COVID para PYMES
4. Exoneraciones tributarias del año 2020 para IAE, IVTM e IBI, así como diferir los pagos impositivos de IVA y Sociedades a seis meses sin intereses
5. Que las empresas de menos de 250 trabajadores, sean consideradas PYME a efectos de acceder al conjunto de medidas que se aprueben y entren en vigor
6. Otorgamiento de ayudas de capital a través de financiación directa en forma de indemnización sobre las PYMES del sector del transporte discrecional, turístico y RUE.

¿Qué medidas específicas se solicitan desde ANETRA para el transporte escolar?

Solicitamos el incremento permanente de la edad máxima de los vehículos dedicados al transporte escolar, de los 16 actuales a 18 años. Es una medida que ANETRA lleva luchando muchos años, y en estos momentos tan difíciles podría ayudar a algunas de nuestras empresas a sobrevivir. Si un vehículo pasa la ITV, debería poder efectuar cualquier tipo de transporte, como ocurre en otros países europeos de nuestro entorno.

Por otro lado, solicitamos a la administración que impulse la demanda del transporte colectivo escolar y de empresas mediante incentivos directos a familias y empresas, y que se desregule la actividad de transporte discrecional para que podamos ofertar servicios con cobro por plaza, de tal manera que podamos optimizar. Todo esto lo vamos a presentar en un importante proyecto que solicite ayudas directas englobadas en la estrategia de digitalización y economía sostenible que desde Europa se promueve. Este proyecto implicaría cambios legislativos en los cuales estamos trabajando también para presentarlos en el marco del anunciado anteproyecto de Ley de Movilidad que quiere impulsar el gobierno, y que también implicarían retoques en la LOTT.

Por último, en cuanto al transporte escolar, no me quiero olvidar de mencionar que ANETRA está totalmente en contra de las llamadas concesiones zonales que suponen la concentración de todo tipo de servicios en una sola empresa, impidiendo una competencia real y efectiva y asfixiando al tejido empresarial local, además de ser mucho más inseguras para los alumnos usuarios del transporte.

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

En ANETRA hemos intentado siempre consensuar las medidas con el resto de las asociaciones de ámbito nacional. De hecho, nuestros paquetes de medidas urgentes se han venido presentando a la administración a través del Comité Nacional de Transporte por Carretera, consensuados con las otras asociaciones que forman parte del mismo. También hemos hablado con otras asociaciones que no están en el Comité Nacional y hemos acordado con ellas medidas que posteriormente hemos presentado a la administración. Nadie puede reprochar a ANETRA que no haya abogado por la unidad del sector.

Sin embargo, no estoy seguro de que el interés sea recíproco, cuando hay artículos en prensa de gente cercana a otras asociaciones que nos ponen a los pies de los caballos, o cuando salen en prensa titulares en los que algunos se atribuyen todo el mérito de la inclusión del transporte de viajeros en los sectores más perjudicados de la prórroga de los ERTE, cuando, como poco, ha sido un trabajo de todos, y ANETRA ha estado en primera línea a la hora de comprometer al gobierno en el hecho de que el transporte discrecional esté en cualquier ayuda que se destine al sector turístico.

“EN CUANTO AL TRANSPORTE ESCOLAR, ANETRA ESTÁ TOTALMENTE EN CONTRA DE LAS LLAMADAS CONCESIONES ZONALES QUE SUPONEN LA CONCENTRACIÓN DE TODO TIPO DE SERVICIOS EN UNA SOLA EMPRESA, IMPIDIENDO UNA COMPETENCIA REAL Y EFECTIVA Y ASFIXIANDO AL TEJIDO EMPRESARIAL LOCAL, ADEMÁS DE SER MUCHO MÁS INSEGURAS PARA LOS ALUMNOS USUARIOS DEL TRANSPORTE”





“SOLUCIONES ANTE UNA CRISIS SECTORIAL”

ANETRA Y AETRAM CO-ORGANIZARON UN WEBINAR CON ESTE TÍTULO

ESTE SEMINARIO VIRTUAL SIRVIÓ DE AYUDA PARA CONOCER EN DETALLE CÓMO EVITAR ENTRAR EN CONCURSO DE ACREEDORES O CÓMO SALIR LO MENOS PERJUDICADO POSIBLE SI SE PRODUCE

Juan Manuel Muro, Director de AETRAM, presentó la conferencia online introduciendo a los participantes de AUREN Abogados y recordando el fuerte peso de su asociación que “es la mayoritaria en el Comité Madrileño del Transporte por Carretera”.



El Presidente de AETRAM, **Jesús Gonzalo Tomey**, estuvo al cargo de la apertura del acto. Señaló que ante el desconocimiento de la dimensión de esta crisis imprevisible, hay que organizar este tipo de jornadas para informar a las empresas del sector sobre problemas como el de la insolvencia y aportarles soluciones porque “más vale prevenir que curar y tenemos que evitar la desaparición de empresas”.



La jornada fue clausurada por **Luis Ángel Pedrero**, Presidente de ANETRA, que compartía la misma visión del Presidente de AETRAM, la necesidad de evitar la desaparición de empresas, pero matizaba: “Estamos poniendo toda nuestra atención en esta difícil situación para que no tenga que cerrar ninguna empresa, pero si no hay más remedio que cerrar, lo mejor es

saber también que hacer para aminorar los daños y poder continuar después de esta crisis”.

Tras la jornada, hubo una extensa ronda de preguntas de los asistentes al evento virtual. El moderador fue **Juan Manuel Sierra**, Director de ANETRA.

CONTENIDO DE LA JORNADA

Los expertos de AUREN Abogados comenzaron por explicar cómo detectar si se está verdaderamente en situación de ir a concursos de acreedores y diferenciarlo de situaciones de desequilibrio patrimonial que no siempre suponen ser insolvente. Con la recién estrenada ley concursal, les informó de quien y en qué plazo puede solicitar el concurso de acreedores. Aunque normalmente hay dos meses de plazo, la pandemia permite como excepción que no se puedan solicitar hasta después del 31 de diciembre de 2020.

También se habló sobre los mecanismos para poder evitar el concurso de acreedores. Básicamente se trata de llegar a acuerdos de desfinanciación con los bancos, acuerdos extrajudiciales de pagos a través de mediadores o la propuesta anticipada de convenio, para evitar los duros trámites si se llega a estar en concurso.

Precisamente se tocó también en otro punto toda la documentación a presentar. Si no se llega a acuerdo con los proveedores y finalmente se acaba liquidando y cerrando, la ley concursal no penaliza el fin de la actividad de la empresa, sino malas actuaciones o fraudes. En esos casos, incluso se puede llegar

a pagar con patrimonio personal y la inhabilitación. Por ello, los expertos advierten que no se cometan errores tan graves como el alzamiento de bienes, la salida fraudulenta de bienes de la empresa.

También aconsejan tener toda la documentación escrupulosamente organizada y que todos los requisitos y licencias de la administración se cumpla. Con todo ello, lo más razonable es acudir a profesionales en la materia para realizar todo el procedimiento de la manera más ágil.

En lo que se refiere a la liquidación de los trabajadores, dada la extraña situación creada por el COVID-19, en un momento con plantillas en ERTES totales o parciales y las obligaciones de compromiso de mantenimiento del empleo que generan, se aconseja pedir ayuda a los expertos en la materia porque hay que estudiar cada caso particular.

PRESIDENTE DE AETRAM, JESÚS GONZALO TOMEY: "MÁS VALE PREVENIR QUE CURAR Y TENEMOS QUE EVITAR LA DESAPARICIÓN DE EMPRESAS"

LUIS ÁNGEL PEDRERO, PRESIDENTE DE ANETRA: "SI NO HAY MÁS REMEDIO QUE CERRAR, LO MEJOR ES SABER TAMBIÉN QUE HACER PARA AMINORAR LOS DAÑOS"



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)



“2020 YA ES IRRECUPERABLE Y 2021 ESTÁ PENDIENTE DE LA ESPERADA VACUNA”

ANTONIO VÁZQUEZ OLMEDO, ADMINISTRADOR DE AUTOCARES VÁZQUEZ OLMEDO Y PRESIDENTE DE FEDINTRA

ANTONIO VÁZQUEZ OLMEDO NOS CUENTA LA DIFÍCIL SITUACIÓN QUE ATRAVIESA EL SECTOR EN ANDALUCÍA, Y HACEMOS CON ÉL LA RADIOGRAFÍA DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA EN SU COMUNIDAD AUTÓNOMA

Autocares Vázquez Olmedo es también uno de los operadores que componen la sociedad CAMBUS, que presta ahora mismo servicios (regulares, escolares y discretionales) entre Córdoba y Jaén.

Cómo operador de transporte, ¿en qué situación se encuentra actualmente la demanda de cada uno de los segmentos en los que está presente?

En el tema del discrecional y turístico la demanda es mínima, apenas un 15% de los servicios normales. Toca amarrarse el cinturón, renegociar con las entidades financieras los pagos de los vehículos y esperar a que pase el temporal, porque el año 2020 ya es irrecuperable y el 2021 está pendiente de la esperada vacuna.

En transporte escolar, CAMBUS como sociedad sigue manteniendo las rutas de centros privados que veníamos explotando en Jaén y ahora mismo para las empresas que formamos CAMBUS el transporte escolar es nuestro principal ingreso.

En las líneas regulares estamos a la espera de las ayudas aprobadas por la Dirección General de Transportes de la Junta de Andalucía para paliar parte de las pérdidas de estos meses y poder continuar dando servicio.

En el tema discrecional y turístico tanto CAMBUS como las empresas que la formamos estamos viviendo la peor etapa que hemos conocido. Los servicios son mínimos. No llegan ni al 10% de lo facturado en ejercicios anteriores.

Como presidente de FEDINTRA, si nos referimos en concreto al transporte escolar. ¿Cuáles son los principales problemas para este tipo de transporte en Andalucía y qué solicitan a la Administración?

En el transporte escolar público actualmente tenemos prorrogados hasta finales de diciembre los 66 días que no hicimos de Marzo a Junio. Solicitamos en su día a la Agencia Andaluza de Educación la prórroga hasta final de curso, tal y como permitía el RD 8/2020 pero hicieron oídos sordos y a mediados de



“HUBO MANIFESTACIONES DEL SECTOR ESCOLAR EN MÁLAGA, GRANADA Y SEVILLA PERO NI SIQUIERA SE DIGNARON EN RECIBIRNOS PARA ESCUCHAR NUESTRAS INQUIETUDES”

Agosto sacaron el concurso de transporte escolar para toda Andalucía.

Intentamos hacer comprender a la administración la situación en la que nos encontrábamos y que el sector necesitaba como mínimo un poco de estabilidad. No ha habido por parte de la Agencia Andaluza de Educación (APAE) ni por parte de la Consejería de Educación la más mínima sensibilidad con la problemática del sector. Dejaron pasar los plazos donde se podrían haber prorrogado los contratos (tal y como han hecho en Extremadura o Canarias) y sacaron el concurso bajando de salida la mayoría de los precios de las rutas según un estudio económico que pensamos que es erróneo.

Hubo manifestaciones del sector en Málaga, Granada y Sevilla pero ni siquiera se dignaron recibirnos para escuchar nuestras inquietudes.

Actualmente a través de la Federación Independiente de Transporte de Viajeros de Andalucía (FEDINTRA) tenemos recurrido ese concurso en las 8 provincias andaluzas y hoy mismo el TARCJA (Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales de la Junta de Andalucía) ha paralizado la apertura de sobres solicitada por nuestra federación. Estamos a la espera de ver si se aceptan nuestras alegaciones y sale un nuevo concurso con nuevas valoraciones de las rutas.

En cuanto al transporte escolar privado está habiendo una importante disminución de alumnos en las rutas, por el miedo de los padres a los servicios colectivos. Esperemos que a partir de la próxima primavera todo esto vaya mejor.

Y en cuanto al turístico. ¿Cómo son las cifras del sector del autocar turístico tras un verano tan atípico?

Las cifras como ya hemos expresado son desesperanzadoras en este tipo de transporte. Con la mayoría de los hoteles cerrados desde mediados de septiembre, sin cruceros, con los aeropuertos al mínimo y la mayoría de los vuelos chárter suspendidos no se puede ser optimistas a corto plazo. Muchas empresas de este sector siguen con la mayor parte del personal en ERTE y actualmente con los leasing y préstamos con los 6 meses de la moratoria del Real Decreto Ley 26/2020 de la que nos informó CONFEBUS.

Hemos trasladado a CONFEBUS los problemas que muchas entidades financieras han puesto a las empresas de transporte para no cumplir esta moratoria. En muchos casos puede haber sido desinformación de la propia entidad financiera, pero en otros casos se han resistido con todo tipo de excusas a cumplir esta ley.

En cuanto a las cifras de facturación en este sector, pienso que se va a perder sobre el 70-80% de la facturación.

¿Qué necesita para ser reflatado?

Se necesita principalmente ampliar las moratorias y los ERTES hasta que se recupere la actividad. De otra forma habrá impagos, eres y cierres.

La administración no puede seguir pretendiendo recaudar y sacar de donde no hay. Hay que luchar por congelar todos los impuestos al sector. IAE, impuestos municipales de circulación, tasas, etc. Actitudes como la de la Agencia Andaluza de Educación son incomprensibles en un gobierno que dice preocuparse de sus empresarios.

Para recuperar el nivel de trabajo anterior a la pandemia estamos a expensas del descubrimiento de una vacuna. El sector poco puede hacer. Si debemos aprovechar este tiempo para modernizarnos, digitalizar nuestras empresas en lo posible, formarnos nosotros y a nuestros empleados y hacernos más competitivos.

También se abre un nuevo escenario con el Plan de Recuperación y Resiliencia para el sector y las aportaciones económicas que en el segundo semestre del próximo año parece que pueden llegar de la Unión Europea. Esperemos que nos llegue algo de esto a las Pymes. Somos bastante escépticos porque nunca nuestras empresas se han beneficiados de estas aportaciones europeas. Esperemos que esta vez sí sea posible.





AMPLIADOS LOS ERTE HASTA EL 31 DE ENERO DE 2021

EL GOBIERNO CREA LOS "ERTE POR IMPEDIMENTO" Y "ERTE POR LIMITACIONES"

CONFEBUS CREE QUE LOS ERTE DEBERÍAN AMPLIARSE HASTA JUNIO DE 2021. SEGÚN LOS DATOS DE LA CONFEDERACIÓN, NO PROLONGAR HASTA JUNIO LOS ERTE PODRÍA SUPONER LA DESTRUCCIÓN DE MÁS DE 30.000 EMPLEOS Y LA DESAPARICIÓN DE MÁS DE 1.000 EMPRESAS DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS

La ministra de Trabajo y Economía Social, Yolanda Díaz, ha explicado que la base de cálculo para las prestaciones se mantendrá en el 70% de la base reguladora de la persona trabajadora que no verá disminuidos sus ingresos al 50% de la base reguladora una vez transcurridos los seis primeros meses, tal y como ocurría hasta ahora.

Se mantienen aspectos ya existentes, como que las empresas acogidas a ERTE no puedan realizar horas extraordinarias, establecer nuevas externalizaciones de la actividad, o concertar nuevas contrataciones, directas o indirectas, salvo por razones de formación u otras causas objetivas y justificadas. Asimismo, sigue vigente la prohibición de despedir.

Como novedades, se crean los denominados "ERTE por impedimento" y "ERTE por limitaciones". El primero se dirige a empresas que no puedan desarrollar su actividad como consecuencia de las nuevas restricciones o medidas adoptadas, tanto por autoridades nacionales como extranjeras, a partir del 1 de octubre de 2020. Estas em-

presas tendrán una exoneración en sus cotizaciones a la Seguridad Social durante el periodo de cierre y hasta el 31 de enero de 2021, que será del 100% de la aportación empresarial durante el periodo de cierre y hasta el 31 de enero si tienen menos de 50 trabajadores y del 90% si tienen 50 trabajadores o más.

El "ERTE por limitaciones" se refiere a aquellas empresas que vean limitado el desarrollo de su actividad en algunos de sus centros de trabajo como consecuencia de decisiones o medidas adoptadas por autoridades españolas y podrán solicitarlo a la autoridad laboral. En este caso, las exoneraciones en las cotizaciones a la Seguridad Social para los trabajadores suspendidos serán decrecientes entre los meses de octubre de 2020 y enero de 2021.

CONFEBUS valora como "necesario el acuerdo alcanzado entre el Gobierno y los agentes sociales para la ampliación de los ERTEs hasta finales de enero de 2021. Sin embargo, considera que la grave crisis económica y, particularmente, su impacto en las empresas de transporte en autobús, exige que se alarguen al menos hasta junio de 2021. "Es imprescindible la extensión de los ERTEs por causa de fuerza mayor durante la recuperación progresiva de la demanda del transporte público y de la actividad turística, de lo contrario, podría suponer la destrucción de más de 30.000 empleos y la desaparición de más de 1.000 empresas del sector", destaca el presidente de la Confederación, Rafael Barbadillo.



Genuine Quality.
Durable Trust.

A brand of

DIESEL TECHNIC

Global Automotive Solutions – Made in Germany



All

you need



Your brand for One-Stop-Shopping.
www.dt-spareparts.com



UN PLAN DE RECUPERACIÓN PARA TODOS

CONFEBUS PRESENTA OFICIALMENTE SU PLAN DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA

EL PLAN TIENE COMO OBJETIVO LA SUPERVIVENCIA DE LAS EMPRESAS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS EN AUTOBÚS Y AUTOCAR, ASÍ COMO PREPARARLAS PARA SER MÁS FUERTES EN EL FUTURO

El Plan fue presentado por **Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS**, en colaboración con José Ignacio Cases, presidente de la consultoría Novadays. La presentación se produjo un día antes de que el Gobierno presentara el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, indispensable para poder recibir las ayudas de Europa que comenzarán a distribuirse a partir de abril de 2021 y estará vigente hasta diciembre de 2024. El presidente de Confebus espera “que en sus líneas maestras se contemplen las que nuestro sector necesita”. Por ese motivo, la confederación inició un duro trabajo en julio, para anticiparse y poder presentar sus propuestas de cara a la salida de la crisis del sector pero también crear las herramientas necesarias para fortalecerlo.



HAY QUE TENER UN PLAN PARA RECIBIR LAS AYUDAS

El documento aportado por CONFEBUS no es para aplicación en las empresas sino para ayudar al Gobierno en la redacción de su plan nacional. El proyecto Next Generation EU pondrá en circulación por primera vez ayudas específicas para cada país, con el requisito de contar previamente con un Plan de Recuperación concreto. Otra exigencia es que cada plan nacional tenga fijado unos mínimos del presupuesto para la transición ecológica (37%) y la digitalización (20%).

Hablamos de un total de 750.000 millones de euros, de los que 390.000 millones serán ayudas a fondo perdido y el resto en formato préstamo.

Según el Plan de CONFEBUS, harían falta unos 6.600 millones de euros para reflotar y mejorar el sector. La colaboración público-privada será fundamental al indicar que 4.800 millones de euros serían aportación de la Administración pero el resto, 1.800 millones de euros, vendrían de la inversión privada.

¿CÓMO ES EL PLAN PROPUESTO POR CONFEBUS?

El plan presentado al Gobierno por la confederación ha pretendido adelantarse a la redacción final del plan nacional para poder influir desde su experiencia en su elaboración. Cases afirmaba que responde a las necesidades de todo el sector a la vez que cumple con las directrices y exigencias de la Comisión Europea, que se han tenido en cuenta estrategias

puestas ya en marcha en otros países con éxito y que se han detallado las partidas minuciosamente identificando los actores y sus roles en cada punto, así como los impactos y costes de cada una de las medidas.

Se estructura en 4 ejes: transformación ecológica, digitalización, empleo y servicios públicos.

TRANSFORMACIÓN ECOLÓGICA

En su propuesta habría más de 3.900 millones de euros destinados a la descarbonización, la renovación de flotas, la implantación de sistemas de recarga, la creación de infraestructuras en la ciudad y la carretera para mejorar la movilidad colectiva y el fomento de las rutas de transporte de empresa para acudir al trabajo, entre otras medidas.

DIGITALIZACIÓN

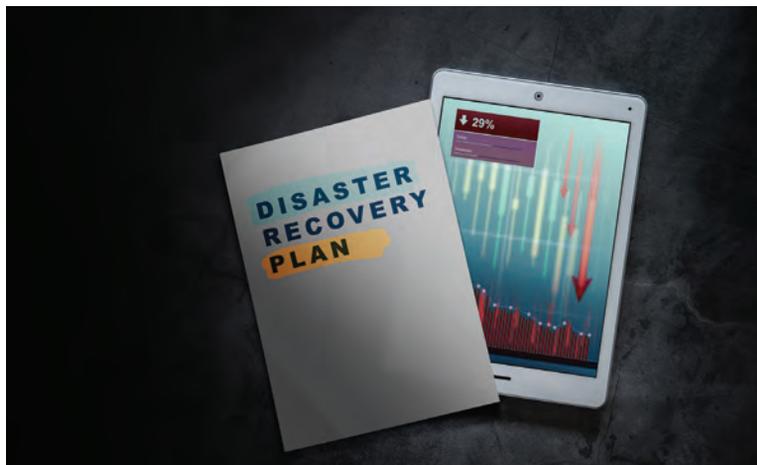
Una partida de 417 millones de euros se destinaría, entre otras cosas, a la innovación para avanzar en movilidad conectada, la modernización de las infraestructuras viarias y el reciclaje profesional.

EMPLEO

En esta línea, se destinarían 127,5 millones en formación dual para mejorar la competitividad, así como formación continua para capacitar a las plantillas en materias tecnológicas. También se fomentaría el intercambio técnico entre empresas y los planes de internacionalización, apostando por la defensa del sistema concesional español.

SERVICIOS PÚBLICOS

En esta plan propuesto por CONFEBUS, se destinarían 2.211 millones de euros para seguir prestando con calidad los servicios públicos de transporte en autobús, mejorar la imagen del



CONFEBUS ESPERA QUE EL GOBIERNO INCLUYA EN EL PLAN NACIONAL DE RECUPERACIÓN, EL MAYOR NÚMERO DE PROPUESTAS POSIBLES DE LAS INCLUIDAS EN EL PROPIO PLAN DISEÑADO POR LA CONFEDERACIÓN

sector, apoyar la recuperación de la crisis en las que están sumidas las empresas con apoyos específicos para el transporte turístico, discrecional y del ámbito rural y en las islas.

Barbadillo destacó que este “es un plan para todos”, que se ha desarrollado “para todas las empresas del sector, independientemente del tipo de servicios que prestan o su tamaño.” También recordaba que además de presentar este plan, CONFEBUS sigue trabajando en medidas que deben materializarse pronto para que las empresas resistan hasta 2021 y puedan acogerse a este proyecto europeo que podría ayudarles a pagar los costes y pérdidas ocasionados por la pandemia.



ESPECIALISTAS EN ACCESIBILIDAD
con 20 años de experiencia

GOBEL 300



Gobel EVO y MICRO



Rampa GOLDEN



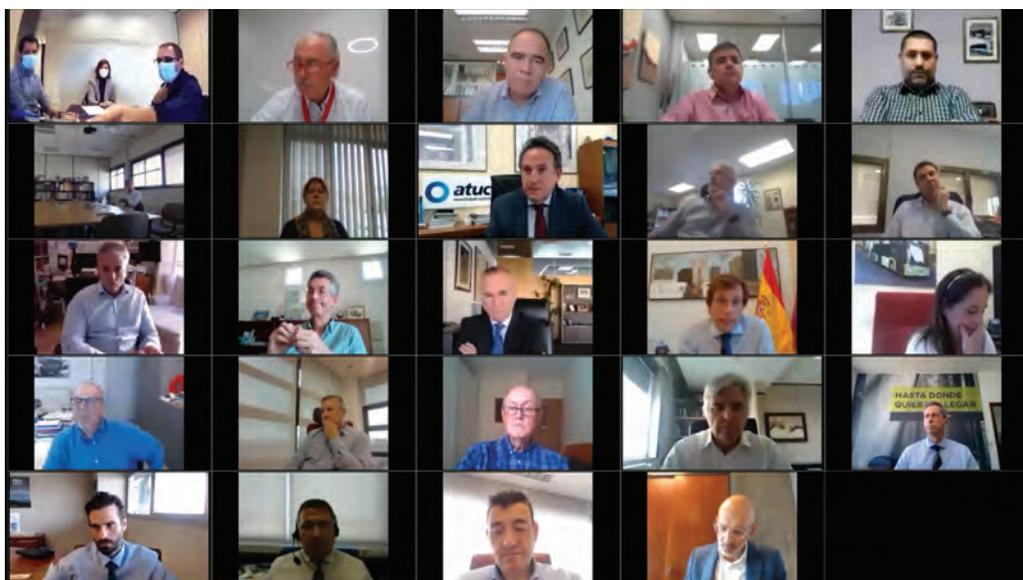
Rampa VICOLI



Accesorios



www.hidralgobel.com · info@hidralgobel.com



LA SEGURIDAD DEL AUTOBÚS, PRESENTE EN LA ASAMBLEA GENERAL ANUAL DE ATUC

EL ALCALDE DE MADRID DEFENDIÓ LA SEGURIDAD DE VIAJAR EN TRANSPORTE PÚBLICO

LA ASAMBLEA DE LA ASOCIACIÓN DE TRANSPORTES PÚBLICOS URBANOS Y METROPOLITANOS (ATUC), SE CELEBRÓ DE MANERA TELEMÁTICA Y CONTÓ CON LA PRESENCIA DE JOSÉ LUIS MARTÍNEZ-ALMEIDA, ALCALDE DE MADRID, QUIEN SE ENCARGÓ DEL DISCURSO DE APERTURA DE ESTE ENCUENTRO EN EL QUE PARTICIPARON MÁS DE 70 EMPRESAS

Este año se ha querido resaltar la labor que ha desempeñado el sector del transporte colectivo durante la crisis del Covid-19. En este sentido, **Martínez-Almeida** ha lanzado un mensaje de apoyo frente a mensajes injustificados que se han lanzado en torno al riesgo de contagio en el empleo de transporte público y de defensa rotunda de la seguridad de viajar en transporte bajo las medidas establecidas de obligatorio cumplimiento. “Desde el inicio de la pandemia ocasionada por el Covid-19 el sector del transporte público ha adoptado todas las medidas que garantizan la máxima seguridad”, ha afirmado José Luis Martínez-Almeida. ATUC se suma al discurso y defiende que viajar en transporte público es del todo seguro ya que las medidas aplicadas como el uso obligatorio de la mascarilla y los estrictos protocolos de limpieza y seguridad que llevan a cabo sus más de 100 empresas operadoras, convierten al transporte público en un entorno totalmente seguro. Prueba de ello es que, hasta la fecha, no se ha registrado en España ningún contagio de coronavirus asociado al transporte público. Además, en algunas ciudades en las que se ha hecho la comparativa, la tasa de contagio entre el colectivo de conductores de autobús es significativamente más baja que la del conjunto de la población.

La asociación recuerda que las labores de desinfección y limpieza en todas las flotas de transporte público se realizan varias veces al día, siendo incluso mayor



en muchas explotaciones, donde se aprovechan los tiempos de parada de los trenes o tranvías en los extremos de las líneas para desinfectar los elementos más susceptibles de ser tocados como barras, botoneras o cabinas de conducción. Además, junto a todas estas medidas anteriormente mencionadas, los sistemas de ventilación instalados en todas las flotas hacen más seguro el viaje por la continua limpieza del aire.

NECESIDAD DE UNA LEY DE FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Miguel Ruiz, presidente de ATUC, ha señalado que: “El sector del transporte público ha mantenido sus servicios durante todo el Estado de Alarma y ha garantizado el desplazamiento de sanitarios y ciudadanos que necesitaban trasladarse. Durante estos meses de incertidumbre se ha intensificado notablemente la actividad para dar respuesta a todas las problemáticas surgidas y dar respuesta a las necesidades de un sector tan fundamental como es el del transporte público. Somos un servicio esencial que se enfrenta a nuevos retos entre los que se encuentran seguir defendiendo la seguridad del transporte público, así como la necesidad de una Ley de Financiación para el sector”. Sobre la financiación del transporte público, el alcalde ha señalado la importancia de aprobar una Ley de Financiación del Transporte Público que garantice seguridad al modelo actual de España y que establezca un marco y unas reglas claras para ofrecer a los ciudadanos un servicio de máxima calidad.





AUTOCARES CABRANES CELEBRA SUS 75 AÑOS DE HISTORIA

EL OPERADOR SIGUE APOSTANDO POR LA SEGURIDAD EN TAN SIMBÓLICO ANIVERSARIO

AUTOCARES CABRANES NACIÓ EN EL AÑO 1945, EN EL MUNICIPIO ASTURIANO QUE DA NOMBRE A LA EMPRESA. CUMPLE AÑOS SUMANDO A SU FLOTA UN NUEVO VEHÍCULO QUE ALCANZA ALTOS ESTÁNDARES DE CALIDAD Y SEGURIDAD

Para conmemorar tan importante hito, el operador ha decidido ofrecer a sus clientes vehículos con interiores más confortables. Muestra de ellos es su última adquisición: un autocar Irizar i6S sobre bastidor MAN. Su nuevo vehículo Cabranes 136 cumple con 3 puntos fundamentales de su estrategia y propuesta de valor para sus clientes: seguridad, confort y compromiso medioambiental. Así un tercio de la flota de Cabranes in-

corpora ya el arranque por Alcolock. La configuración de butaca permite la separación lateral para hacer del viaje una experiencia más agradable y su red wifi gratuita a bordo llega ya al 75% de los autocares de su flota. Con este último vehículo conmemorativo alcanza un 10% de flota con motorizaciones Euro 6D, reforzando su papel como operador de movilidad sostenible y situando su equipamiento y flota a la vanguardia nacional.

Desde la compañía se indica: "Todo un esfuerzo en tiempos difíciles para agradecer vuestra confianza y con el objetivo de seguir ofreciendo soluciones de movilidad a nuestro entorno y clientes tomando lo mejor de nuestro pasado para proyectarlo hacia un futuro juntos."



LA RENTABILIDAD TIENE UN NUEVO NOMBRE.
MOVE. TOGETHER.



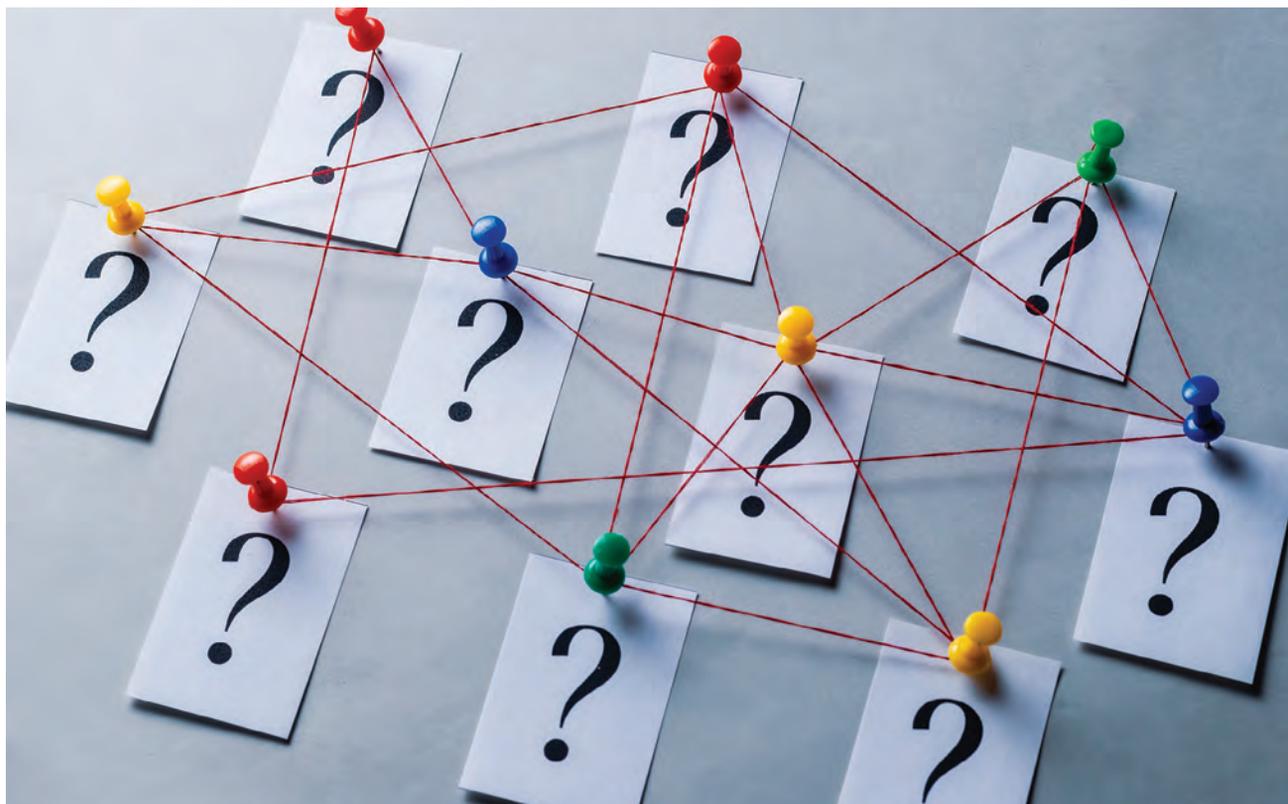
Experimenta la diferencia
en vdlbuscoach.com



BUS & COACH



**SECCIÓN OFICIAL
Y EXCLUSIVA DE
COMUNICACIÓN DE**



NUEVAS NORMAS DE HOMOLOGACIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA

EL OBJETIVO DE ESTA NORMATIVA ES QUE LOS VEHÍCULOS SEAN MÁS SEGUROS Y MÁS LIMPIOS

ASCABUS ANALIZA LAS PRINCIPALES PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LA NUEVA NORMATIVA QUE ENTRÓ EN VIGOR EL 1 DE SEPTIEMBRE DE 2020. DESDE ENTONCES, EL NUEVO MARCO DE HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS REGULADO POR EL R (UE) 2018/858 COMENZÓ A APLICARSE EN TODA LA UE

Este reglamento aumenta significativamente el nivel de calidad y la independencia de la homologación y las pruebas de los vehículos, así como los controles de los que ya están en el mercado de la UE y se refuerza el sistema general con Supervisión europea.

Esta reforma es sólo una parte del trabajo más amplio de la Comisión Europea para un vehículo limpio, sostenible y un sector competitivo tal como se establece en la Comunicación de la Comisión "Europa en movimiento". Las Iniciativas de la Comisión incluyen la calidad del aire y las normas de emisiones de CO₂, la mejora de las pruebas de control de emisiones de los vehículos y el apoyo para la producción de combustibles alternativos y baterías.



¿CÓMO SE REFORZARÁ LA INDEPENDENCIA DE LA CALIDAD DE LAS PRUEBAS?

La mayoría de los Estados Miembros designan servicios técnicos para probar e inspeccionar nuevos modelos de vehículos. En adelante, estos servicios técnicos serán objeto de una auditoría periódica e independiente, sobre la base de criterios estrictos de rendimiento, que permitan obtener y mantener su designación por un Estado Miembro para probar e inspeccionar nuevos modelos de vehículos.

Las autoridades nacionales tendrán que recurrir a organismos de acreditación para evaluar y certificar la totalidad del mandato de servicios técnicos o de otro tipo que se designen, y estarán sujetos a auditorías conjuntas por la Comisión Europea con expertos nacionales de otros Estados Miembros, incluidas las visitas in situ para facilitar la realización de las pruebas. Otros Estados Miembros podrán impugnar una designación cuando algo esté mal. La Comisión tendrá la facultad de suspender, restringir o retirar la designación de los servicios técnicos de bajo rendimiento y demasiado laxos en la aplicación de las normas.

¿QUIÉN PAGARÁ POR LAS PRUEBAS?

Cuando un fabricante está preparando el lanzamiento de un nuevo modelo al mercado de la UE, las pruebas oficiales de homologación seguirán pagándose directamente por los fabricantes de los vehículos a los servicios técnicos que realizan la homologación. En cuanto a los vehículos que ya están disponibles en el mercado y en venta en los concesionarios, el nuevo marco de homologación de la UE exige que todos los Estados miembros se aseguren de que hay suficientes fondos nacionales disponibles en cada país para probar un número mínimo de vehículos.

Esto mejorará fundamentalmente la situación en comparación con el pasado, cuando la vigilancia del mercado comprobada por los Estados Miembros era prácticamente inexistente, lo que llevó a una situación en la que algunos fabricantes no respetaran las reglas.

¿TODOS LOS VEHÍCULOS DE NUESTRAS CARRETERAS SERÁN SOMETIDOS A ESTAS PRUEBAS?

La homologación se centra en los controles de conformidad previos a la comercialización de los vehículos que salen de la fabricación en la línea de montaje. El fabricante pone a disposición una docena o más coches de preproducción que son igual al producto final. Si se cumplen todos los requisitos pertinentes, la autoridad nacional entrega un certificado de homologación del vehículo al fabricante que autoriza la venta del tipo de vehículo en la UE. Cada vehículo producido va acompañado de un certificado de conformidad que es como la partida de naci-

miento del vehículo e indica que este corresponde a un tipo homologado. Sobre la base de este certificado de conformidad, el vehículo puede ser matriculado.

Además de probar estos prototipos, los Estados Miembros y la Comisión a partir de ahora llevarán la verificación de cumplimiento de los vehículos que ya están en el mercado. Todos los Estados Miembros tienen que llevar a cabo una prueba de verificación en al menos un coche por cada 40.000 nuevos vehículos de motor registrados. Aunque el foco está en las pruebas de emisiones, también se comprobará la seguridad.

Dado que en 2019 se matricularon casi 17,9 millones de nuevos vehículos de motor en la UE, esto significa que habría que realizar al menos 447 controles de vigilancia del mercado de vehículos. La Comisión llevará a cabo controles de cumplimiento y conformidad a través de su Centro Común de Investigación.

La Comisión llevará a cabo controles de cumplimiento y conformidad a través de su Centro Común de Investigación. Será el brazo técnico del sistema de supervisión y hará una selección de emisiones reglamentarias en el laboratorio y en la carretera, así como la realización de pruebas de seguridad de los vehículos y controles de acuerdo con las regulaciones aplicables. Esto permitirá tener un control informado y un juicio imparcial sobre cualquier incumplimiento. No hay un número mínimo de comprobaciones para la Comisión, pero los casos futuros se seleccionarán sobre la base de la evaluación de riesgos, la sospecha y la indicación de los problemas de cumplimiento sobre el terreno.





ADEMÁS DE PROBAR LOS PROTOTIPOS, LOS ESTADOS MIEMBROS Y LA COMISIÓN A PARTIR DE AHORA LLEVARÁN LA VERIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LOS VEHÍCULOS QUE YA ESTÁN EN EL MERCADO. AL MENOS UNO DE CADA 40.000 NUEVOS VEHÍCULOS DE MOTOR REGISTRADOS

¿QUÉ PASA SI UN VEHÍCULO NO PASA LA PRUEBA DE HOMOLOGACIÓN?

Si un nuevo tipo de vehículo no pasa la prueba de homologación, no se permite colocarlo en el mercado.

¿QUÉ PASA SI UN VEHÍCULO QUE YA ESTÁ EN EL MERCADO NO ES CONFORME CON EL TIPO HOMOLOGADO?

Todas las autoridades nacionales, así como la Comisión, podrán ordenar medidas correctivas y ordenar retiradas sin costo para los consumidores como resultado de las nuevas reglas que se aplicarán a partir del 1 de septiembre de 2020. Hasta ahora, todas las acciones de retirada tenían que ser coordinadas por el Estado Miembro que homologó el vehículo en cuestión. La experiencia nos ha demostrado que esta situación está lejos de ser óptima para inmovilizar vehículos rápidamente a una escala suficientemente grande.

Según las nuevas normas, los Estados miembros también pueden imponer multas cuando descubran que algo está mal a través de sus propios organismos. Se les exige que se aseguren de que sus sanciones sean proporcionadas para disuadir a los fabricantes de vehículos de infringir la ley. Sin embargo, la Comisión también puede emitir multas de hasta 30.000 euros por cada uno para asegurarse de que esto está garantizado.

¿QUIÉN PUEDE ORDENAR LA RETIRADA?

Hasta ahora, la responsabilidad de remediar las faltas ha recaído en el Estado Miembro en el que se ha concedido la homologación. Otros Estados Miembros o la Comisión no podían iniciar una retirada. En virtud del nuevo Reglamento, todas las autoridades nacionales, así como la Comisión, llevarán a cabo controles de verificación de cumplimiento en los vehículos ya comercializados para

comprobar que cumplen con la legislación aplicable de la UE. Cuando las pruebas e investigaciones muestran un incumplimiento, la autoridad de vigilancia puede decidir exigir una retirada o, en casos graves, la retirada total del mercado. Se notificará entonces a otras autoridades nacionales para que también puedan tomar medidas similares. La Comisión también tendrá el derecho de ordenar retiradas del mercado. Esto permitirá tomar las medidas correctivas para tener un efecto en toda la UE, que no existe actualmente. La Comisión evaluará y decidirá si las medidas adoptadas por un fabricante para remediar la situación son suficientes.

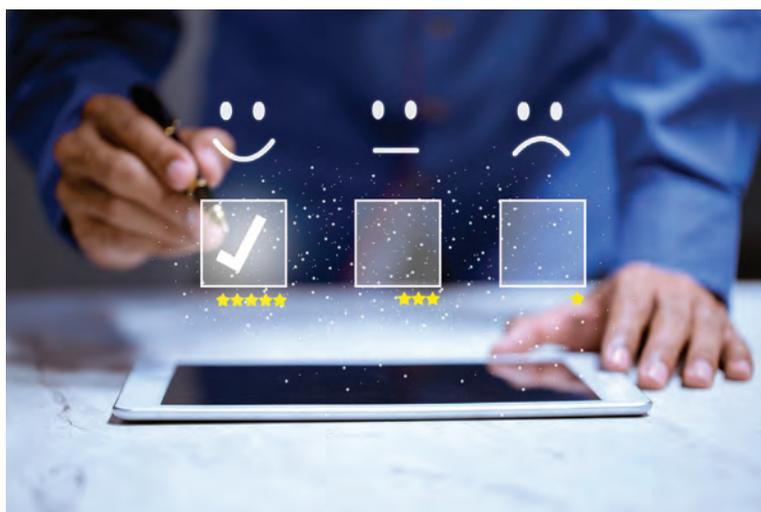
¿QUÉ NIVEL DE SANCIONES ENFRENTAN LOS FABRICANTES DE AUTOMÓVILES SI VIOLAN LA LEY?

Los Estados Miembros tienen la facultad discrecional de decidir el sistema exacto de sanciones, siempre y cuando sean efectivas, proporcionadas y disuasorias. Por lo general, los Estados Miembros han introducido una gama de niveles de sanciones en función del tipo de infracción de la ley. Qué nivel de sanciones se aplica dentro de ese rango es a discreción del Estado Miembro y se decidirá caso por caso. Además, el nuevo Reglamento faculta a la Comisión para imponer sanciones en caso de incumplimiento en el mercado de la UE. Los fabricantes de vehículos que incumplen la legislación de homologación corren el riesgo de ser multados administrativamente hasta 30 000 euros por vehículo, lo que puede hacer si el Estado miembro no impone ninguna multa. Las multas también pueden ser impuestas a los servicios técnicos si no realizan las pruebas con suficiente rigor. El nivel de las multas dependerá de una evaluación de la gravedad y el alcance del incumplimiento.

El Reglamento mantiene la obligación actual de los Estados Miembros de establecer normas para la eficacia, sanciones proporcionadas y disuasorias. En el futuro, los Estados Miembros deberán informar a la Comisión cada dos años sobre las penas que han impuesto. La legislación específica de homologación complementa el derecho civil y penal general de los Estados Miembros que puede ser aplicable si se confirman las acusaciones de fraude.

¿CÓMO SE ASEGURARÁ LA UE DE QUE LAS AUTORIDADES NACIONALES HAGAN BIEN SU TRABAJO?

A partir de ahora, los Estados Miembros estarán sujetos a un mayor escrutinio. Tendrán que revisar regularmente el funcionamiento de sus actividades de vigilancia del mercado y poner los resultados a disposición del público. Las autoridades nacionales de homologación se someterán a evaluaciones por entidades homólogas si evalúan sus propios servicios técnicos en lugar de los organismos nacionales de acreditación, pero siempre estarán sujetos a una evaluación independiente llevada a cabo directa-





mente por la Comisión para garantizar que las normas pertinentes son implementadas y aplicadas rigurosamente en toda la UE.

Un foro de aplicación coordinará la red de autoridades nacionales responsables de la homologación y la vigilancia del mercado. También tendrá una función de asesoramiento para promover las buenas prácticas, intercambio de información sobre problemas de aplicación y sanciones, cooperación, desarrollo de métodos e instrumentos de trabajo, desarrollo de una plataforma de intercambio de información electrónica, evaluación de proyectos de aplicación armonizados y auditorías conjuntas. Los Estados miembros nombrarán a sus representantes en el Foro. Las plataformas de vigilancia del mercado existentes, como el Sistema de Alerta Rápida (RAPEX) y el Sistema de Información y Comunicación sobre la Vigilancia del Mercado (ICSMS) serán utilizados y se reforzarán para el intercambio de información de las actividades de vigilancia del mercado.

¿SE APLICA EL REGLAMENTO SÓLO A LAS PRUEBAS DE EMISIONES?

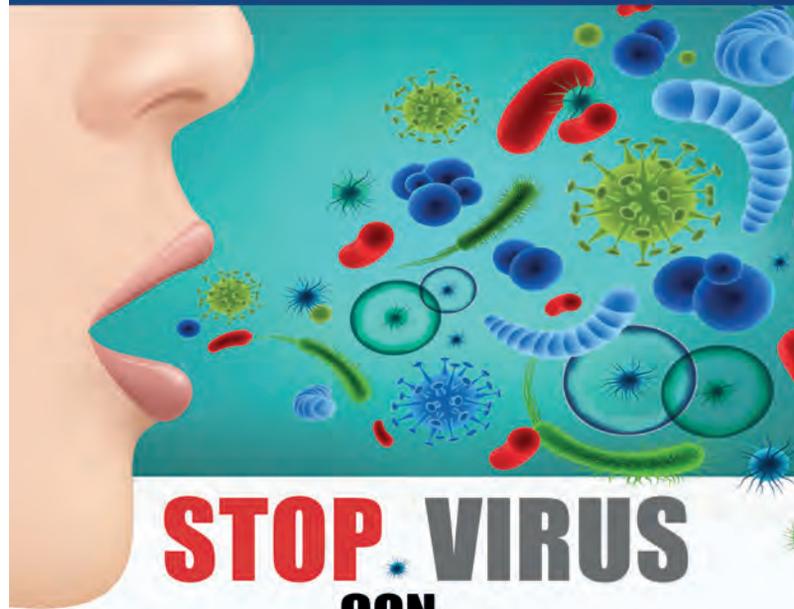
Antes de autorizar la comercialización de un tipo de vehículo en el mercado de la UE, las autoridades nacionales deben certificar el cumplimiento de todas las normas de seguridad activa y pasiva que los regulan y que aparecen reflejadas en el anexo II del R (UE) 2018/858, modificado y actualizado por el Anexo II del R (UE) 2019/2144; Los requisitos que deben cumplirse difieren caso por caso, dependiendo de la categoría del vehículo y otras clasificaciones.

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



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



NO
QUÍMICOS
NATURAL

ELIMINA
OLORES
Y EVITA
ALERGIAS

ENCHUFAR
Y LISTO

AMBIENTE
SALUDABLE

DESINFECCIÓN CON CERTIFICADO

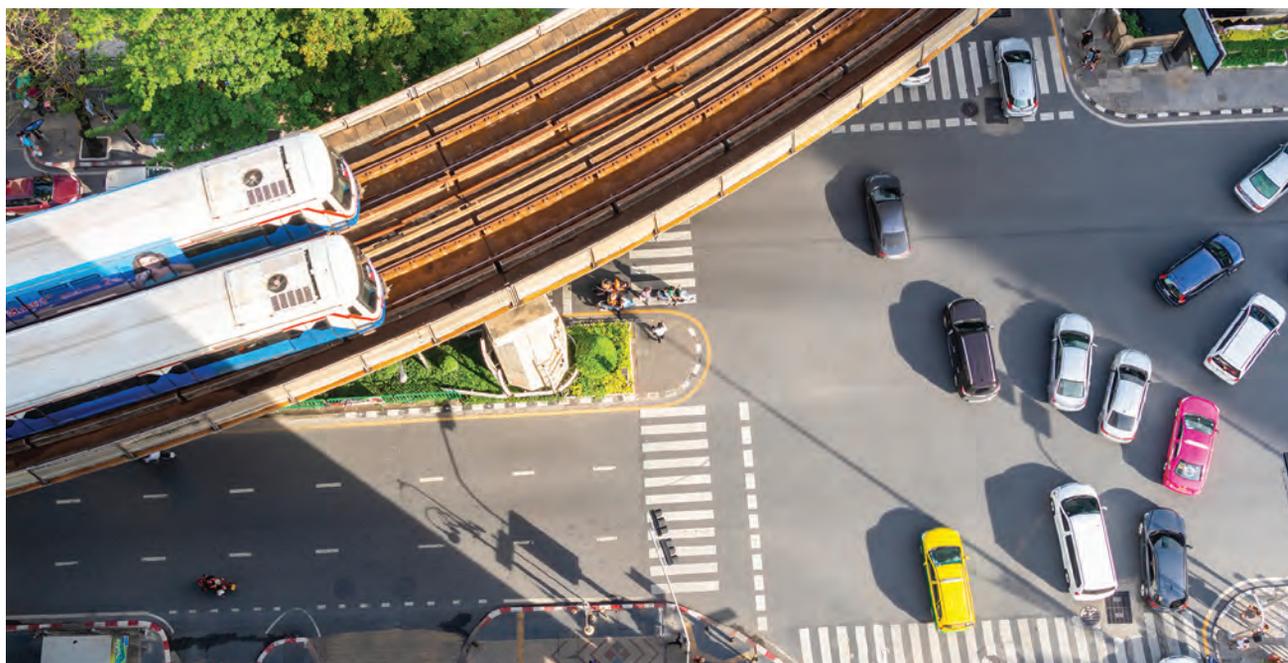
JMB
Asesoramiento en
Sistemas de Limpieza

AUTOBÚS SALUDABLE



+34 607 400 483
www.JmbGrupo.com





LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA, VITAL PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

ES UNA DE LAS CONCLUSIONES DE LA JORNADA DE ANFAC DURANTE LA SEM

ANFAC PARTICIPÓ POR PRIMERA VEZ EN LA SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD ORGANIZANDO LA JORNADA ONLINE "CLAVES Y TENDENCIAS DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL FUTURO"

Nuevos modelos de ciudad, nuevos modos de transporte, nuevos hábitos de desplazamiento, descarbonización, digitalización...La industria ya está en marcha pero las Administraciones deben hacer su parte en la gestión de uso de los espacios públicos para peatones y vehículos y fomentando las infraestructuras que permitan dar el salto a la movilidad sin CO2. Esas son algunas de las conclusiones de este foro.

En la jornada, los ponentes dejaron claro que la cuestión no es arremeter contra el coche privado, sino contra el coche que contamina y las bajas ocupaciones. También recordaban que el 20% del tráfico de ciudades como Madrid es generado por el reparto de mercancías y el crecimiento del e-commerce va a empeorar esas cifras.

Pere Navarro, director general de la Dirección General de Tráfico, se refirió a los cambios que la pandemia ha traído a la movilidad, algunos de ellos circunstanciales y otros de carácter más estructural. Indicaba que el descenso de movilidad durante la pandemia se ha ido recuperando progresivamente, pero sigue habiendo menos desplazamientos por varios motivos, entre ellos la caída de ciertas actividades económicas, pero también hay que sumarle que ahora se han modificado ciertos hábitos debido al teletrabajo y el e-commerce en el que nos hemos adentrado durante el confinamiento. El comercio digital evita movilidad de personas pero aumenta la de los vehículos de mercancías. Al mismo tiempo, "los ciudadanos se han acostumbrado a una ciudad limpia, silenciosa y tranquila", decía. Por ello, anima a los alcaldes a tomar medidas para potenciar este tipo de urbes en las que el espacio viario se distribuya de otro modo. Aprovechó también para pedir que gobiernos, empresarios y sociedad en general lleguen a acuerdos "para aplanar la curva de demanda del transporte en hora punta". Para ello, señalaba Navarro, será fundamental normalizar el teletrabajo y la flexibili-



zación de horas de entradas y salidas en los trabajos presenciales, así como compartir vehículos. Además, recordaba el boom de venta e bicicletas y motos a raíz de la pandemia.

En relación a la seguridad vial, matizó que mientras bajan las víctimas de accidente mortal en carretera y es prácticamente nula en el caso del autocar, suben las muertes por siniestro en las ciudades. Por ello pide que ante la nueva movilidad urbana no sólo se ponga el foco en la sostenibilidad, sino también en la seguridad de todos los modos de transporte.

Borja Carabante, delegado del Gobierno del área de Movilidad y Medio Ambiente en el Ayuntamiento de Madrid, retomaba la idea del auge de la micromovilidad con bicicletas y patinetes y recordaba que es una gran solución



en pequeñas distancias cuando un tercio de los viajeros de la EMT de Madrid recorren en autobús menos de 5 Km y en algunos casos solo 1 Km. También indicó que “el 57% de los viajeros de los autobuses urbanos madrileños no tiene carné de conducir, por lo tanto el transporte público es fundamental y hay que invertir las cifras de uso que se dan tras la pandemia”. En Madrid, antes del COVID-19, los desplazamientos en los diferentes modos de transporte colectivo superaban a la movilidad en coche privado y ahora sucede al contrario. Hizo hincapié en que el transporte público es totalmente seguro.

Pere Calvet, presidente de la UITP (Unión Internacional del Transporte Público), recordaba como a principios de 2020 se registraban los mejores datos de movilidad de toda la historia del transporte público en todo el mundo. La pandemia lo ha cambiado todo. Quiso mandar su “felicitación



a todas las empresas de transporte público que han mantenido sus servicios y su responsabilidad con la sociedad en los momentos más duros, cuando daba miedo salir a la calle”, cuando la demanda casi no llegaba al 10%. También quiso reivindicar la seguridad de viajar en transporte público y el flaco favor que desde la Administración se hizo pidiendo a la población que usara el coche privado.

Señalaba que falta aún un consenso sobre cómo debe ser la ciudad que necesitamos a pesar de la multitud de foros de debates sobre la cuestión. No pone en duda la excelencia del transporte colectivo español, pero recordaba su gran talón de Aquiles: las entradas y salidas a las grandes ciudades. Indicó finalmente que “la economía no podrá remontar sin el transporte público”.

José López-Tafall, director general de ANFAC, cerró la jornada

afirmando que “los vehículos serán necesarios en la movilidad se configure como se configure, serán limpios, pero protagonistas de esa movilidad”. Habló sobre el contexto que nos deja la pandemia, con cambios de hábitos que llegan para quedarse como teletrabajo y e-commerce, y que provocarán cambios en la demanda de desplazamiento. El transporte público coordinado con el uso de patinete y bici en cortas distancias será clave, pero también habrá espacio para el coche privado. El objetivo de ANFAC es que todos los vehículos evolucionen para ayudar en los retos de la descarbonización y la digitalización, puntos que se recogen en su Plan para la Automoción 2020-2040.

En el camino hacia una movilidad sostenible, solicitó ayuda a las administraciones para impulsar las infraestructuras necesarias para que esto suceda y se pueda incentivar la demanda de vehículos más limpios.



EXPERIENCIA EN ACCESIBILIDAD

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

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

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





TRANSPORTE A LA DEMANDA EN ALHAURÍN DE LA TORRE

MAYOR EFICIENCIA Y EFECTO LLAMADA AL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO PARA LOS JÓVENES

AUTOCARES VÁZQUEZ OLMEDO HA IMPLEMENTADO EL TRANSPORTE A LA DEMANDA EN SU RED URBANA DE ALHAURÍN DE LA TORRE, DENTRO DEL CONSORCIO DE MÁLAGA

Hace cuatro meses, el operador sustituyó las tres líneas urbanas en ese municipio malagueño por una zona de servicios en la que ahora es posible desplazarse con libertad, viajando de cualquier parada a cualquier otra parada de la red, sin importar las antiguas líneas. Antes, los clientes se tenían que adaptar a horarios y recorridos. Ahora es al revés. Esto es posible gracias a la plataforma digital de ioki (filial tecnológica de Deutsche Bahn) y los servicios de MUFMI, que planificó e implementó la plataforma y se encarga de toda la gestión y del soporte.

El administrador de la empresa, Antonio Vázquez Olmedo, nos cuenta los motivos de su puesta en funcionamiento y resultados: "Por un lado vimos que si el transporte público quiere hacerse competitivo con el coche, no puede seguir funcionando "como siempre" porque de esa manera nos quedamos con cada vez menos viajeros: con aquellos que no tienen más remedio que usar el transporte público. Gracias a la implementación del transporte a la demanda hemos notado un importante incremento en la aceptación por parte de una clientela nueva y previamente ausente en nuestros autobuses, gente joven que ve en este nuevo servicio una respuesta a sus necesidades, lo que no le proporcionaba el modelo antiguo con autobuses que a menudo salían cuando no los necesitaban e iban hacia donde no querían ir.

Por otro lado, la pandemia redujo la demanda dramáticamente, haciendo inviable la continuidad del servicio urbano si no encontrábamos una manera de generar demanda nueva, sin aumentar costes

operativos o, incluso, reduciéndolos. Ahora damos con dos microbuses un servicio mejor que antes con tres y en verano transportamos más pasajeros que en los meses previos al Covid.

Es un sistema ideal para el transporte público en estos tiempos porque, debido a la petición digital, bien por app o a través de nuestro Call Center, se controla automáticamente el aforo de los vehículos. Incluso permite la trazabilidad epidemiológica por ir todos los pasajeros identificados."

¿SE VAN A EXTENDER A OTROS SERVICIOS?

El servicio a la demanda se puede aplicar a muchos más escenarios de uso, como, por ejemplo, líneas buho, lanzaderas para alimentar líneas troncales desde urbanizaciones dispersas, líneas de autobús flexibles que adaptan su recorrido a la demanda del momento, etc. "Pensamos que deben ser los consorcios metropolitanos o autoridades de transporte público las que asuman la gestión y el coste de esta tecnología, de la misma manera en la que asume el coste de los sistemas de billeteaje. Así se estandarizaría y se podría mejorar su integración en las grandes redes metropolitanas de transporte público. Como Vázquez Olmedo tenemos otros proyectos que anunciaremos en su momento. Pero vemos actualmente que el transporte a la demanda gestionado por una plataforma digital avanzada se está convirtiendo en una tendencia en toda España e incluso Europa. Especialmente en las zonas rurales, donde el sistema de riesgo y ventura ha colapsado, plataformas como la que estamos usando en Alhaurín de la Torre permiten evitar los costes insostenibles de expediciones vacías o casi vacías, mejorando al mismo tiempo el servicio. Vemos que en algunas Comunidades Autónomas están adaptando ya sus reglamentos a esta nueva realidad", nos indica.



ZF EN EL TRANSPORTE INTELIGENTE

GRACIAS A SU TECNOLOGÍA PUNTA, EL TRANSPORTE SERÁ MÁS LIMPIO, SEGURO Y EFICIENTE

ZF ACABA DE PRESENTAR MUNDIALMENTE DIVERSOS DESARROLLOS TECNOLÓGICOS QUE REVOLUCIONARÁN LA MOVILIDAD DEL FUTURO

Las aplicaciones y los avances tecnológicos recientes de la firma fueron presentados en un evento de prensa digital en el ZF Forum. Sobre la base de su reciente adquisición de WABCO, ZF está acelerando el desarrollo de su cartera de productos y sistemas para permitir vehículos comerciales inteligentes. Esto incluye una función de acoplamiento de remolque autónomo, la primera en la industria, y una combinación de camión y remolque que ahorra energía.

PROGRAMA DE ELECTRIFICACIÓN

ZF ha acelerado su exitoso programa de electrificación de vehículos comerciales. El eje eléctrico AxTrax AVE de ZF ha estado en funcionamiento diario durante varios años y, este año, el Grupo comenzará la producción en serie del accionamiento central eléctrico CeTrax. Para 2023, se establecerá un kit completo de propulsión eléctrica modular, con ejes y propulsores centrales, para autobuses y camiones de hasta 44 toneladas. Al igual que con otros sistemas eléctricos de ZF, estará "abierto a la tecnología", lo que significa que se puede combinar con una batería o pila de combustible, por ejemplo. ZF ahora también

puede extender su experiencia en electrificación a los remolques con el eTrailer.

OPTIMIZAR LA SEGURIDAD

Entre su tecnología destacada en seguridad presentó el primer asistente de acoplamiento totalmente automatizado de la industria que permite a los camiones encontrar el remolque asignado de forma autónoma y engancharse automáticamente. También se reveló otra innovación, Advanced Reversing Assist, una función de asistencia de marcha atrás mejorada para camiones.

HACIA LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA

Para operaciones automáticas de vehículos, el control avanzado de movimiento basado en la plataforma de software ADOPTTM (Autonomous Driving Open Technology) de WABCO aumenta la seguridad, la eficiencia y la productividad operativa. El marco ADOPT aplica la experiencia de ZF en conducción autónoma e inteligencia artificial al mundo de los vehículos comerciales, lo que ayuda a simplificar y acelerar el desarrollo de aplicaciones de conducción automática para conductores virtuales (inteligencia artificial de conducción autónoma).

ZF también está reforzando sus capacidades en digitalización y conectividad de vehículos para servir mejor al sector de flotas de vehículos comerciales. La oferta extendida e integrada de tecnologías de camiones, autobuses y remolques brinda a ZF un amplio acceso a una gran cantidad de datos de sistemas de vehículos, que a su vez impulsan su creciente cartera de aplicaciones y servicios basados en la nube para optimizar aún más la eficiencia y la seguridad de la flota.



SEGURIDAD EN LA CARRETERA Y EN LA NUBE

TRANSPORTE LIMPIO, SEGURO Y CONECTADO, LOS TRES EJES DE TRABAJO DE CONTINENTAL

EL EVENTO "CONTINENTAL COMMERCIAL VEHICLE DAYS" HA INFORMADO TANTO AL SECTOR DE PASAJEROS COMO DE MERCANCÍAS SOBRE SU AMPLIA GAMA DE PRODUCTOS Y SERVICIOS DISEÑADOS PARA FACILITAR EL TRABAJO A LOS FLOTISTAS

Continental, señalaba las tres principales líneas de trabajo de su compañía para ayudar a los flotistas a ser más eficientes y contar con más margen de beneficios, en especial tras el golpe económico ocasionado por el Coronavirus. Un transporte limpio, seguro y conectado es el reto global. La conectividad y desarrollos tecnológicos aportarán muchas soluciones pero también habrá que desarrollar sistemas de protección para todos los datos generados y evitar intrusos en "la nube" de las empresas del transporte.

Para cumplir con las nuevas exigencias medioambientales habrá que hacer cambios importantes y reducir drásticamente el consumo de los vehículos comerciales. En esta cuestión tiene mucho que aportar el neumático.

En cuanto a la seguridad, 2022 será un año importante porque la UE revisa su General Safety Regulations para lograr que la industria de la automoción equipe los vehículos con sistemas avanzados para esa fecha y poner freno a las víctimas en la carretera. La división más tecnológica de Continental tiene mucho que ofrecer en ese sentido.

Por otro lado, la conectividad y digitalización ayudarán también a reducir los consumos y los costes de explotación, así como a aumentar la demanda. El nuevo tacógrafo digital será fundamental en estas labores y en el uso adecuado de los datos.

¿QUÉ APORTARÁ LA DETECCIÓN DEL ENTORNO AL SECTOR DEL TRANSPORTE?

Pronto estará en vigor en la Unión Europea, el nuevo Reglamento General de Seguridad (GSR). Los nuevos sistemas que embarcarán los vehículos protegerán el medio ambiente y van a interactuar con el entorno. Esa eficiencia ayudará también a bajar los costes para las flotas y mejorará la seguridad vial. Entre los avances conseguidos por Continental ya, se puede destacar que los nuevos sistemas embarcados permiten identificar y clasificar objetos, detectar posiciones, movimientos e incluso la intención de movimiento. Ahora el reto será mirar en todas las direcciones, dentro y fuera del vehículo y ver más allá de la línea de visión.



El radar y la cámara ofrecen funciones que salvarán vidas, como la asistencia automática de frenado de emergencia, el sistema de alerta de cambio de carril, el sistema de mantenimiento de carril de emergencia, o la asistencia de velocidad inteligente. También llegará el Moving Off Information System (MOIS), que permite detectar e informar al conductor de la presencia de peatones y ciclistas en las proximidades de la parte delantera del vehículo y, si es necesario, advertir al conductor de una posible colisión al evitar ángulos muertos en los giros.

Para saber que el conductor está en condiciones de conducir, Continental ya cuenta con sistemas de detección de somnolencia del conductor. Pero será posible contar con sistemas avanzados que permitan el aviso de dicha somnolencia, controlar la distracción e incluso la salud y bienestar del conductor.

Con eHorizon, la percepción del vehículo irá más allá de la línea de visión. Actualmente es posible jugar con los datos estáticos para mejorar la ruta, por ejemplo analizando la topografía de las carreteras. El próximo paso será introducir como variante los flujos del tráfico.

Todo ello nos lleva a un salto en el mundo del motor, la conducción autónoma. Continental ya tiene vehículo de pruebas. Pronto se pasará a la conducción sin chófer en áreas cerradas y también al nivel cuatro en rutas de punto a punto estable. Esta tecnología podía solucionar el problema de la escasez de conductores.

CIBERATAQUES EN EL TRANSPORTE: UNA AMENAZA SILENCIOSA

La digitalización se ha convertido en un pilar fundamental en el transporte por carretera ante la necesidad de ser cada día más eficientes, pero las empresas aún no son conscientes de la necesidad de estar protegidos contra los ciberataques.

Este es uno de los principales resultados del estudio realizado por Continental "Commercial Vehicles 2020: Cybersecurity and Digitalization": Dos tercios de los expertos de asociaciones, autoridades y empresas de transporte que han participado en este estudio encargado por Continental a INFAS (Instituto de Ciencias Sociales Aplicadas), consideran que están protegidos contra ese tipo de ataques.

Otros datos que dejan patente la tranquilidad en el seno de las compañías de transportes son que sólo la mitad de las empresas dispone de mecanismos de seguridad para protegerse de estos ciberataques, a sus flotas o sistemas de gestión de flotas, y el 75% no planean realizar más inversiones en los próximos 6/12 meses. Las pequeñas y medianas flotas también deben protegerse. Existe una regla general: cuanto más grande sea la empresa, más importancia se da a la ciberseguridad.

CONTINENTAL DESARROLLA SOLUCIONES KEY-AS-A-SERVICE PARA VEHÍCULOS COMERCIALES

La nube de Continental ofrecerá acceso a los vehículos sin necesidad de llave, también para vehículos comerciales. Esta solución se basa en la tecnología de vehículos de pasajeros ya probada. Se utiliza una aplicación de teléfono inteligente para obtener acceso bajo demanda al vehículo, y la autorización final para usarlo se otorga a través de Continental Cloud y un módulo de control en el vehículo. A continuación, el usuario puede abrir, bloquear e incluso arrancar el vehículo.



En el móvil del conductor o del mecánico figura el listado de todos los vehículos disponibles y con su teléfono marca el que necesita abrir o cerrar. Además, para que el motor arranque, es necesario pulsar el botón de activación antes de usar la llave o botón de encendido. Con ello se pretende evitar pérdidas de tiempo en búsqueda de llaves y también mejorar la seguridad ante la imposibilidad de arrancar el vehículo sin la activación digital.

Las soluciones Key-as-a-Service se pueden adaptar fácilmente y están disponibles para vehículos comerciales ligeros y pesados en todas las marcas y modelos.



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



¿QUÉ SISTEMA DE DESCARGA DE DATOS USAR?

HAY UN SISTEMA DE DESCARGA DE DATOS DEL TACÓGRAFO IDEAL PARA CADA TIPO DE EMPRESA

DEPENDIENDO DE CADA EMPRESA, EXISTE UNA SOLUCIÓN DE DESCARGA ADECUADA PARA ELLAS. LAS DIVERSAS OFERTAS EXISTENTES, DESDE LLAVES DE DESCARGA HASTA HERRAMIENTAS DE DESCARGA AUTOMÁTICA, GENERAN DUDAS Y PLANTEAN PREGUNTAS A LOS INTERESADOS

Los expertos de Continental afirman que sólo respondiendo a 4 sencillas preguntas, es posible encontrar la mejor solución para una flota determinada.

¿CON QUÉ PRESUPUESTO SE CUENTA?

Para flotas con presupuestos pequeños, las llaves de descarga son la opción correcta. Sin embargo, si una compañía necesita un gran número de llaves de descarga y muchos vehículos tienen que descargar sus datos manualmente, vale la pena considerar otra opción, como, por ejemplo, un terminal de carga para transferir los datos del tacógrafo automáticamente. El recientemente lanzado VDO SmartTerminal puede configurarse en las instalaciones de la empresa para facilitar a los conductores el poder transferir manualmente los datos de tacógrafo. A partir de ahí, los datos se consultan, tratan y analizan con una siempre conexión WIFI.

¿PUEDEN DESCARGARSE LOS DATOS DEL TACÓGRAFO MANUALMENTE O DEBEN ENVIARSE AUTOMÁTICAMENTE?

En la actualidad, muchas empresas de transporte cuentan con una persona encargada de ir a los vehículos, introducir la llave de descarga, leer y descargar los datos manualmente. A veces incluso es el propietario quien realiza esta tarea. Las empresas que deseen reducir este gasto y ahorrar tiempo deberían invertir en soluciones automáticas. Una vez más, el terminal de carga SmartTerminal, li-

bera en parte de este trabajo porque los conductores envían ellos mismos los datos.

¿GARANTIZARÁ LA SOLUCIÓN SELECCIONADA EL CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN?

Al descargar todos los datos y hacer copia de seguridad, las compañías de transporte cumplen sus obligaciones legales. Las copias de seguridad se pueden guardar en un disco duro, un servidor o una tarjeta de memoria SD que se inserta en una llave de descarga. Sin embargo, cuando los vehículos no regresan regularmente a una base, la solución de descarga remota automática DLD Wide Range II es imprescindible. De lo contrario, existe el riesgo de que no se cumplan los plazos. Recordemos que por ley, los datos de la tarjeta de conductor deben leerse y archivarlos en un plazo de no más de 28 días. Para los datos del vehículo, el máximo es de 90 días.

¿QUÉ OCURRE CON LA EVALUACIÓN DE LOS DATOS DEL TACÓGRAFO?

Existen soluciones que pueden automatizar total o parcialmente el proceso de evaluación de datos, que o bien directamente al software de archivo o, en el caso de los datos del conductor, con tan sólo hacer un clic. Muchos de estos programas también pueden evaluar los datos inmediatamente. En estos casos, sólo con unos clics más, los gestores de las flotas pueden obtener una visión general de los vehículos y conductores, aumentando así su eficiencia. Un ejemplo de esto es VDO TIS-Web de Continental, capaz de generar informes a partir de los datos. También muestra infracciones registradas por el tacógrafo, de modo que los gestores de la flota pueden actuar rápidamente y evitar multas.

SEGUNDA GENERACIÓN DE TACÓGRAFOS INTELIGENTES

EL DTCO 5.0 SE INSTALARÁ EN VEHÍCULOS MATRICULADOS DESDE JULIO DE 2023

A PRINCIPIOS DEL 2021 ES EL TIEMPO PREVISTO PARA EL LANZAMIENTO DEL NUEVO DTCO 4.1 DE CONTINENTAL QUE SERVIRÁ DE PUENTE PARA LA SEGUNDA GENERACIÓN DE TACÓGRAFOS INTELIGENTES, EL DTCO 5.0.

El pasado 8 de julio, la Comisión Europea, el Consejo y el Parlamento Europeo aprobaron el Paquete de Movilidad, cuyo objetivo es el de mejorar las condiciones del transporte por carretera en Europa. Los tacógrafos jugarán un papel importante aquí. Continental trabaja ya en la segunda generación de tacógrafos inteligentes que permitirá la implementación de las directrices establecidas en dicho paquete de movilidad, entre las que se destacan aquellas que rigen el cobotaje y retorno a



casa de los conductores, además de otras como el registro de los pasos fronterizos mediante un sistema de posicionamiento vía satélite.

PRIMERA APLICACIÓN INDUSTRIAL PARA UNA COMUNICACIÓN SEGURA CON EL SISTEMA EUROPEO DE SATELITE GALILEO

El nuevo DTCO 4.1 incorporará algunas de las funcionalidades del próximo DTCO 5.0 y servirá de puente hacia la siguiente generación. El DTCO 4.1 registrará los pasos fronterizos mediante el posicionamiento por satélite y registrará los lugares en los que se cargan y descargan los vehículos. Las autoridades podrán utilizar estos datos para comprobar el cumplimiento de las normas, en particular las relativas al libre acceso al mercado (libre competencia) y el retorno a casa de los conductores. De hecho, además de utilizar señales GPS, será una de las primeras aplicaciones industriales en admitir la señal segura del sistema de posicionamiento europeo Galileo; señal que ya se ha tenido en el DTCO 4.0.

Continental
The Future in Motion



Conti CoachRegio HD3

Conti CoachRegio HA3

Para una experiencia suave y segura. Conti CoachRegio

- ▶ Neumático destinado para el transporte de pasajeros en rutas intra-urbanas que ofrece la máxima seguridad y unas altas prestaciones de manejabilidad, gracias a la nueva tecnología de laminillas de gran profundidad que mejora la expulsión del agua y garantiza un excelente agarre en todas las condiciones meteorológicas.
- ▶ Alto kilometraje, gracias a su banda de rodadura más amplia, su innovadora combinación de polímeros de caucho y unos materiales de relleno reforzados.
- ▶ Sobresaliente confort, agarre y estabilidad en curva en suelos secos y mojados gracias a los anchos bloques de la banda de rodadura.
- ▶ Gran robustez y rigidez gracias al diseño del hombro que minimiza el daño provocado por golpes contra bordillos.



Conti Urban HA3.

NEUMÁTICOS PARA UN MUNDO MÁS EFICIENTE

MENOS EMISIONES PARA LOS VEHÍCULOS DIÉSEL
Y MÁS ADAPTACIÓN A LA ELECTROMOVILIDAD

LA MARCA CONTINENTAL ESTÁ TOTALMENTE IMPLICADA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES PARA QUE AUTOBUSES Y CAMIONES CUMPLAN CON EL PLAN FIJADO POR LA UE

Para garantizar el cumplimiento de los ambiciosos objetivos de reducción de emisiones, la Comisión Europea lanzó la herramienta de simulación VECTO (abreviatura de Vehicle Energy Consumption Calculation Tool).

Continental ha lanzado una nueva microsite que contiene material sobre ese simulador: videos sobre su funcionamiento, información infográfica sobre las nuevas regulaciones para su negocio, etc... Con ella, proporciona a los gestores de flotas información completa sobre la nueva normativa y sus implicaciones para ellos, dado que los neumáticos influyen significativamente en el consumo de combustible y por ello en las emisiones de CO2 que genera un vehículo.

El Parlamento Europeo afirma que el 25% de las emisiones de CO2 de la Unión Europea del transporte son generadas por vehículos pesados. Los neumáticos afectan hasta el 40% de los costos operativos de la flota porque tienen una influencia significativa en el consumo de combustible (30%), así como en las reparaciones y el mantenimiento (5%) y los costos reales de los neumáticos (5%).

NUEVA LÍNEA DE NEUMÁTICOS

Continental ha lanzado Conti EcoRegional, la nueva línea de neumáticos para camiones reduce los costos de kilometraje y reduce las emisiones de CO2. Su innovadora banda de rodadura y nuevo compuesto de caucho para mejorar la resistencia a la rodadura mantienen la máxima eficiencia y kilometraje. Está disponible en cinco tamaños de núcleo para ejes de dirección y tracción, para transporte regional y uso en carreteras.

Continental es experto en el diseño de neumáticos para la movilidad eléctrica. Los vehículos con transmisión eléctrica e híbrida son más pesados que sus homólogos convencionales y ejercen una mayor fricción en la carretera. Por otro lado, hay que tener en cuenta las propiedades que tradicionalmente se esperan de los neumáticos: seguridad en carretera mojada y seca, precisión, distancias cortas de frenado, prevención de aquaplaning, kilometraje maximizado y, particularmente importante para los automóviles eléctricos, una muy baja resistencia a la rodadura. Los desarrolladores de neumáticos de Continental en Hannover han estado a la altura de este desafío para diseñar neumáticos que cumplan estos requisitos y estén específicamente pensados para automóviles, autobuses y camiones eléctricos.

El peso adicional se compensa aumentando la capacidad de carga de la carcasa del neumático, como se indica en la mayoría de los neumáticos con el símbolo XL (extra load) ubicado en el flanco. Actualmente, la compañía fabrica alrededor de 100 modelos de neumáticos adecuados para vehículos eléctricos e híbridos con motor eléctrico.



MUCHO FUTURO PARA EL GAS

EL GAS Y EL HIDRÓGENO VERDE TENDRÁN UNA POSICIÓN DE PESO EN EL TRANSPORTE

GREEN GAS MOBILITY SE CELEBRÓ ESTE AÑO EN MODALIDAD ONLINE. A LAS CONFERENCIAS DE EXPERTOS SE SUMARON LAS EXPERIENCIAS DE FLOTISTAS CON LAS PROPULSIONES CON GAS Y PUDIMOS ASISTIR TAMBIÉN A UNA MUESTRA DE PRODUCTO EN LOS STANDS VIRTUALES

El uso de biometano en el transporte de pasajeros y mercancías y el futuro prometedor del hidrógeno centraron la primera jornada de la conferencia. La ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, inauguró el foro afirmando que la colaboración público-privada y la neutralidad tecnológica son claves para lograr el objetivo compartido de reducción de emisiones en el transporte. La ministra ha subrayado que es necesario apostar por las nuevas tecnologías y se ha referido al gas natural como una opción de presente capaz de hacer una transformación progresiva hacia el gas renovable.

El evento también ha contado con la participación de Tomas Hilse, presidente mundial de la marca IVECO que ha afirmado: "El gas natural es el punto de partida en el camino hacia las emisiones cero. El GNL es un puente hacia una tecnología que jugará un papel clave, el hidrógeno. Comenzaremos con hidrógeno azul producido a partir de metano, luego pasaremos al hidrógeno verde de fuentes renovables. Ambas tecnologías convivirán en un futuro transporte descarbonizado"

En relación con el uso de Hidrógeno en el transporte, la ministra de Industria ha subrayado el futuro prometedor de esta tecnología que se quiere impulsar desde el gobierno de España. Por su parte, IVECO junto a Nikola están desarrollando un camión de hidrógeno que llegará al mercado en 2023. La

penetración del hidrógeno en el transporte requiere el desarrollo en paralelo de la red de suministro. Miguel Mayrata, director de diversificación de negocio de Redexis considera que el despliegue debería comenzar con las flotas cautivas que cuenten con estaciones que progresivamente se abran al público.

GAS E HIDRÓGENO VERDE EN EL TRANSPORTE MUNICIPAL

First Group la operadora de los autobuses municipales de Bristol que ya cuenta con 99 autobuses a biometano y espera ampliar la flota hasta 180 en el próximo año, ha elegido este combustible para alcanzar su objetivo: cero emisiones en 2035. El ejemplo de la ciudad de París es igualmente satisfactorio, la totalidad de sus autobuses serán sostenibles en 2025, serán bien de biometano o eléctricos. Para ello están habilitando 13 cocheras para suministro de bioGNC sin interrumpir la operación de la flota.

Ya en nuestro país, en la Comarca de Pamplona, con el biometano producido a partir de residuos urbanos se moverá una flota de 100 autobuses y 113 vehículos de recogida de basuras. La Comarca será neutra en carbono en 2030.

Gerardo Lertxundi, Consejero Delegado del TMB ha afirmado que el biometano es una apuesta importantísima y espera que pronto se puedan sortear las barreras que impiden que esta energía se desarrolle en el transporte municipal del mismo modo que se hace en otros países de Europa. Respecto al Hidrógeno, Lertxundi ha anunciado que TMB ya ha adjudicado los ocho primeros autobuses de Hidrógeno de su flota y está licitando una estación pública de abastecimiento.



ELECTROMOVILIDAD VOLVO PARA EL MERCADO ESPAÑOL

VOLVO PRUEBA SU AUTOBÚS ELÉCTRICO ESPECÍFICO PARA EL CLIMA DE ESPAÑA

BASADO EN LA NUEVA GENERACIÓN DE AUTOBUSES ELÉCTRICOS DEL FABRICANTE SUECO, LLEGA A NUESTRO PAÍS UN VEHÍCULO DEMO QUE HA SIDO DESARROLLADO PARA CUMPLIR CON LAS NECESIDADES ESPECÍFICAS DE UN CLIMA DE CALOR EXTREMO

Volvo comenzará a participar en los concursos urbanos a partir de ahora, tras comprobar que su vehículo eléctrico cumple totalmente con las expectativas de fiabilidad necesarias para los clientes de nuestro país.

La primera prueba sobre el terreno con el autobús se llevó a cabo en Madrid el pasado mes de julio, con una temperatura de 42 grados. A partir de ahora, los principales operadores de transporte urbano de España, podrán rodarlo en período de pruebas para analizarlo de cara a las futuras adjudicaciones, a las que se presentará la marca. El vehículo es un autobús 100% eléctrico. Para los test se ha optado por tener toda la carga embarcada. Por eso, se usará la modalidad de carga lenta nocturna en cochera mediante enchufe. El tiempo de

recarga total de las baterías es de unas 6 horas aproximadamente, en función de la capacidad de éstas. Habrá dos tipos de vehículo eléctrico disponibles que cumplan con los requisitos de nuestro clima: en 12 metros y 18 metros. El próximo año, con la tercera generación de baterías, el autobús estándar contará con una carga embarcada de 500 kW y el articulado llevará 600 kW.

DESDE 2010 APOSTANDO POR LA ELECTROMOVILIDAD Siguiendo los tres pilares de su filosofía empresarial (seguridad, calidad y protección medioambiental), Volvo fue el primer fabricante que lanzó al mundo el gran reto de eliminar de su producción los autobuses urbanos no electrificados. Comenzó comercializando autobuses híbridos, luego híbridos eléctricos y finalmente eléctricos. Dejó fuera de su cartera de producto tanto vehículos de propulsión diésel como de gas.

Diez años después tiene rodando por el mundo 4.430 autobuses electrificados, de todas sus variantes. La mayoría circulan en las calles de Europa y en concreto, prácticamente la mitad en el mercado de Reino Unido. Si nos referimos solamente a las unidades eléctricas, hablaríamos de 190 unidades a las que se sumarán otras 437 hasta finales de año. Así,



al acabar 2020, la flota de autobuses 100% eléctricos de Volvo operativos en las calles de Europa, ascenderá a 627 unidades.

En España, Volvo ha vendido el 10% de todos sus autobús electrificados, más de 400. Todos ellos son híbridos. De momento no ha comercializado el autobús eléctrico.

GRANDES EXPETATIVAS

Para la marca, las previsiones de introducción de su autobús totalmente eléctrico en España son positivas ya que Volvo cuenta con una gran experiencia en este terreno, al ser el pionero en la gran apuesta de la electromovilidad. A la experiencia de sus clientes españoles con sus autobuses híbridos, se suman sus altas capacidades tecnológicas, que permiten por ejemplo seleccionar zonas de bajas emisiones vía GPS para que el operador o las autoridades decidan en qué lugar de la ciudad el vehículo funciona en eléctrico puro de manera automática. La compañía



VOLVO COMENZARÁ A PARTICIPAR EN LOS CONCURSOS URBANOS CON ESTA VERSIÓN A PARTIR DE AHORA

cuenta además con departamento de asesoría en electromovilidad, para implantar el modelo más adecuado en cada línea o red de autobús.

ESPAÑA, LANZADERA HACIA OTROS MERCADOS

El autobús eléctrico de Volvo diseñado para el mercado español servirá también de avanzadilla hacia otros mercados en los que la temperatura es siempre muy elevada. De hecho, podremos ver circular dos unidades de estas características como lanzaderas entre el aeropuerto y la EXPO en Abu Dabi, cuando se celebre el evento tras su aplazamiento debido a la pandemia.

El balance energético es fundamental en los servicios urbanos, que se enfrentan a paradas continuas con apertura de puertas. Conseguir el confort climático en el interior en cualquier época del año, supone un gran reto.

¿POR QUÉ HA ESPERADO VOLVO A COMERCIALIZAR EN ESPAÑA SUS AUTOBUSES ELÉCTRICOS?

Es ahora, tras comprobar que el vehículo no pierde fiabilidad ni eficiencia al rodar en condiciones climáticas extremas, cuando Volvo ha decidido iniciar su venta en nuestro país.

Francisco Unda, Director General de Volvo Bus en España y Portugal, confirmaba a la revista Viajeros:

“Nosotros no ponemos en el mercado productos que no cumplan con las expectativas de fiabilidad, calidad y eficiencia de los clientes. Hemos esperado su comercialización porque hemos desarrollado una adaptación específica para el mercado español. Debido a nuestro clima, las necesidades energéticas del autobús son diferentes, al utilizar mucho más el aire acondicionado. Los requerimientos en cuanto a climatización son más exigentes.”

Tras la prueba realizada este verano, los ingenieros de la marca han podido hacer las últimas calibraciones para ajustar el vehículo a las necesidades reales de los operadores españoles y contar con un habitáculo confortable tanto para los pasajeros como para el puesto de conducción, que tras la pandemia se ha acondicionado con mamparas en la mayoría de los casos.

“Nuestro vehículo se va a comportar muy bien en el clima español. Al final tenemos que hacer balance para gestionar de la manera más eficiente posible la energía del vehículo para que pueda estar funcionando sin problemas todas las horas que necesita el operador, sea invierno o verano”, indicaba Unda.





PREMIER DEL ELÉCTRICO MAN LION'S CITY 18 E

ESTE ARTICULADO TIENE CAPACIDAD HASTA 120 PASAJEROS Y AUTONOMÍA DE HASTA 270 KM

ESTA VERSIÓN ARTICULADA DE 18 METROS SE PROBARÁ PRIMERO EN LA CIUDAD ALEMANA DE COLONIA, CON EL OPERADOR KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG (KVB), Y EN BARCELONA CON LA TMB

La prensa internacional pudo asistir al lanzamiento mundial del nuevo modelo eléctrico del fabricante alemán durante las jornadas MAN Experience Press Days. Además de la presentación oficial del vehículo, otras cuestiones como las nuevas funciones digitales o el asesoramiento a los operadores en su tránsito hacia la electromovilidad, así como sus eSolutions para dotar a cada flota del sistema de carga más adecuado, centraron el evento online del fabricante alemán.

La cadena cinemática totalmente eléctrica del MAN Lion's City 18 E ofrece una potencia de entre 320 kW y un máximo de 480 kW. La energía necesaria procede de las baterías modulares con una capacidad instalada de 640 kWh. Para ello, MAN recurre a la acreditada tecnología de celdas de batería de iones de litio (NMC) de la empresa. La gestión inteligente de la temperatura, optimizada para autobuses urbanos, ofrece una disponibilidad excepcional en cualquier época del año.

Dos motores eléctricos centrales en el segundo y el tercer eje aportan la potencia necesaria para el tráfico urbano. Además, los dos ejes motorizados y sincronizados eléctricamente aumentan la estabilidad de marcha y, en consecuencia, la seguridad. Asimismo, los dos ejes

motorizados aumentan la recuperación máxima de energía al frenar.

El MAN Lion's City 18 E tiene una autonomía de 200 km, que puede aumentar incluso hasta los 270 km en condiciones favorables, durante toda la vida útil de las baterías. Los 8 grupos de baterías se han colocado en el techo para permitir un mejor acceso por mantenimiento y alejarlas de zonas con más riesgo de impacto en caso de accidente.

Las baterías se cargan completamente en menos de 4 horas en depósito usando conector CCS (Combined Charging System) con una potencia promedio de 100 kW y hasta 150 kW de potencia máxima.

Al mover al techo las baterías y eliminar la torre de motor trasera, se ganan 4 plazas al final del autobús, alcanzando un máximo de 120 personas de capacidad, y se puede introducir una luna trasera para iluminar el habitáculo. De hecho, la iluminación natural es uno de los fuertes del vehículo, que cuenta con grandes ventanales y también luz que llega a través del muelle que conecta ambos bloques del autobús.

La entrega de los primeros vehículos de clientes procedentes de la producción en serie del modelo MAN Lion's City E en la versión rígida de 12 metros está prevista para el cuarto trimestre de 2020. Este nuevo Lion's City E totalmente eléctrico en versión de autobús articulado le seguirá unos seis meses después y entrará en la producción en serie en el primer semestre de 2021.



NUEVO eCITARO G ARTICULADO Y NUEVAS BATERÍAS DE ESTADO SÓLIDO

MERCEDES-BENZ PRESENTÓ SUS NOVEDADES EN EL EVENTO "SHAPING THE NOW&NEXT"

ADEMÁS DE LA PREMIER DE ESTE VEHÍCULO, MERCEDES-BENZ OFRECIO TAMBIÉN INFORMACIÓN SOBRE EL NUEVO INTOURO, ASÍ COMO UNA NUEVA VARIANTE DE LA SPRINTER CITY 75. SE CENTRÓ ADEMÁS EN LA EVOLUCIÓN DE SUS BATERÍAS

Daimler acaba de mostrar en el nuevo autobús articulado eléctrico eCitaro G sus baterías de estado sólido, que también son válidas para el eCitaro. Las baterías de estado sólido se caracterizan por alta densidad de energía, alrededor de un 25% más que la próxima generación de baterías tradicionales de iones de litio con electrolito líquido. Su autonomía es de entre 170 Km y 220 Km. Tienen limitada idoneidad para la carga rápida. Por ello, Mercedes-Benz las ofrece sólo o en combinación con la carga a través del conector. Las baterías de estado sólido tienen una vida útil larga de hasta diez años. Además, esta tecnología de batería no requiere el uso de cobalto.

Mercedes-Benz quiere que los operadores tengan la posibilidad de elegir, por eso, los autobuses de la marca también se ofrecen con nueva generación de las baterías de iones de litio, igualmente llamadas baterías NMC (óxido de litio níquel manganeso cobalto), con mayor autonomía que en su versión actual. Un autobús rígido con este equipamiento tendría una autonomía de entre 200 Km y 270 Km. En 2022, la autonomía del eCitaro y eCitaro G se incrementará una vez más con un extensor de alcance en forma de pila de combustible que genera electricidad.

MÁXIMA SEGURIDAD

Incorpora además el dispositivo patentado de control angular Articulation Turntable Controller (ATC), que ofrece la mejor estabilidad de marcha. Como equipamiento opcional contará con el sistema de asistencia de giro Sideguard Assist con detección de peatones y Preventive Brake Assist, el primer sistema de asistencia de frenado activo para autobuses urbanos.

NUEVO AUTOBÚS INTOURO

A todo ello se suma la llegada del nuevo autobús para cercanías Mercedes-Benz Intouro, con una disminución de consumo de más de un 3% en relación a su predecesor. Así, los MultiClass 400 UL y UL de Setra se fusionarán con este nuevo Intouro. La gama Setra seguirá incluyendo la serie Multiclass 400 LE business. Estará disponible en diferentes medidas y también con propulsión híbrida. En cuanto a seguridad, es el primer autobús de la marca con el exclusivo sistema de asistencia de frenado de emergencia Active Brake Assist 5. Otro elemento opcional es el Sideguard Assist.

NUEVA VARIANTE DE SPRINTER CITY 75

El Mercedes-Benz Sprinter celebra este año su aniversario de plata. El compacto minibus Sprinter City 75, con 8,5 metros y capacidad hasta 38 pasajeros, es ahora aún más versátil y atractivo. Es la solución ideal para líneas de autobuses de servicio regular en las que un Mercedes-Benz Citaro es demasiado grande.



LLEGA EL AUTOBÚS ELÉCTRICO DE ISUZU

MOBILITYBUS COMERCIALIZARÁ EN ESPAÑA EL NUEVO URBANO ISUZU 100% ELÉCTRICO

A PARTIR DE 2021, LA MARCA INTRODUCIRÁ EN NUESTRO MERCADO EL VEHÍCULO NOVOCITI VOLT 100% ELÉCTRICO

MobilityBus, empresa de Grupo Acha y distribuidor de la marca en nuestro mercado, pondrá en circulación en las calles de las ciudades de España el nuevo autobús urbano de ISUZU.

Este modelo ha sido diseñado en base a la plataforma NovocITI LIFE, modelo de Anadolu Isuzu galardonado y muy conocido desde 2018. La compañía rediseñó el sistema de tren de potencia para tener cero emisiones y el exterior del autobús para desafiar el futuro.

SUS BATERÍAS

El vehículo cuenta con un motor electrónico de 255kW con 2355Nm para la velocidad y grado de capacidad óptimos.

Dependiendo del pack de la capacidad de las baterías tendrá un rango de entre 250 Km y 350 Km de autonomía y su recarga oscilará entre 8,5 horas y 11 horas en carga lenta o entre 2 horas y 2,5 h en carga rápida. La tecnología de alta gama de las baterías garantizará 8 años de rendimiento hasta el 80% SOC o 500.000 Km, "la mejor de su clase hasta ahora", se indica desde la marca.

CUIDANDO LA SEGURIDAD

El vehículo está equipado con AVAS (Sistema de Alerta Acústica para Vehículos) para garantizar la seguridad de los peatones, así como para evitar el ruido innecesario en la ciudad.

NOVOCITI VOLT 100% ELÉCTRICO DE UN VISTAZO

Longitud: 8 metros

Capacidad: 48 personas

Autonomía: 200-380 Km

Recarga rápida: 2 horas

CONECTIVIDAD

NovocITI VOLT soporta sistemas de telemetría y conectividad. El nuevo servicio de Anadolu Isuzu (A-Connect) permite acceder a la información del vehículo, como la velocidad, la información de la batería, el consumo de energía, la aceleración y el freno, desde un lugar remoto para una gestión óptima de la flota y una mayor reducción de los costes operativos.

EL SISTEMA DE ALERTA ACÚSTICA PARA VEHÍCULOS DEL URBANO ELÉCTRICO DE ISUZU GARANTIZA LA SEGURIDAD DE LOS PEATONES



TRIUNFAN LAS OPCIONES VERDES DE SOLARIS

A SU AMPLIA CARTERA DE MOVILIDAD LIMPIA SE UNE EL SOLARIS URBINO MILD HYBRID

EN RESPUESTA A LAS NECESIDADES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE PÚBLICO, SOLARIS ENRIQUECE LA OFERTA EXISTENTE DE VEHÍCULOS DE BAJAS EMISIONES. SUS PROPUESTAS DE GAS Y PROPULSIÓN HÍBRIDAS HAN TENIDO GRAN ACOGIDA YA EN ESPAÑA

El primer híbrido de la marca se exhibió en 2006. Entonces, Solaris fue el primer productor europeo que ofreció un autobús fabricado en serie con un propulsor híbrido (diesel-eléctrico). Ahora, el híbrido “suave” es una solución novedosa. Es la respuesta a las necesidades de los operadores y transportistas que ofrecen servicios de transporte público urbano, para que mientras minimizan el impacto de dicho transporte en el medio ambiente puedan generar ahorros considerables y reducir el consumo de combustible. Esta solución marca una evolución natural de la tecnología de recuperación en los autobuses, una tecnología que utiliza la energía generada durante el frenado. Gracias a la solución Mild Hybrid, los vehículos son más ecológicos y puede ir mucho más allá de las estrictas normas de emisiones EURO 6 para motores diésel.

Esta tecnología complementa su gama de vehículos limpios y que tanto éxito ha cosechado en España. Las últimas entregas corresponden a vehículos híbridos y de gas.

ELCHE INCORPORA A SU FLOTA URBANA CUATRO AUTOBUSES HÍBRIDOS SOLARIS

Autobuses Urbanos de Elche (AUESA), ha sumado a su flota 4 nuevos vehículos del modelo Solaris Urbino 12 hybrid de 12 metros. Como

novedad, estos vehículos incluyen el sistema Arrive&Go, con el que se geolocalizan las paradas de manera que antes de llegar a la misma, el bus comienza a circular en modo eléctrico, no emitiendo ningún tipo de contaminación durante la llegada, estancia y salida de la parada.



BURGOS REDUCE EMISIONES CON CINCO NUEVOS AUTOBUSES SOLARIS DE GAS

El Servicio Municipalizado de Movilidad y Transportes de Burgos ha integrado en su flota cinco nuevas unidades del modelo Urbino 12 CNG. Del total, 4 unidades son de 12m, con 26 asientos y espacio para transportar hasta 100 pasajeros. La quinta unidad es un bus de 18m, con 39 asientos, y capaz de transportar casi 150 pasajeros. Con la incorporación de estos nuevos Solaris, el 46% de su flota está alimentada por Gas Natural.





FUERTE APUESTA MEDIOAMBIENTAL DE TMB

8 AUTOBUSES DE HIDRÓGENO ENTRE SUS RECIENTES ADQUISICIONES DE MOVILIDAD LIMPIA

EL PEDIDO DE 8 UNIDADES CON PROPULSIÓN DE HIDRÓGENO LLEGARÁ EN NOVIEMBRE DE 2021 Y LOS AUTOBUSES SE INCORPORARÁN AL SERVICIO A PRINCIPIOS DE 2022. SE SUMAN A SUS RECIENTES LOTES ADJUDICADOS DE 46 AUTOBUSES HÍBRIDOS DE GAS Y 23 ELÉCTRICOS

8 AUTOBUSES DE HIDRÓGENO

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) ha dado un paso más hacia una nueva movilidad de cero emisiones contaminantes con la resolución del concurso convocado para suministrar ocho nuevos autobuses eléctricos de pila de combustible propulsados por hidrógeno, los primeros destinados al servicio regular en una red urbana en España. El ganador de la licitación ha sido el fabricante portugués Caetano Bus. Los vehículos, con 300 Km de autonomía, estarán asignados al Centro Operativo de Negocio de la Zona Franca y se proveerán de hidrógeno vehicular en la planta de recarga que se construirá en el mismo polígono a partir del convenio suscrito por TMB y el Consorcio de la Zona Franca el pasado junio.

46 NUEVOS AUTOBUSES HÍBRIDOS DE GAS

TMB contrata también con 46 nuevos autobuses híbridos de gas natural para continuar rejuveneciendo la flota. MAN fabricará 30 de ellos, de tamaño estándar y EVOBUS los otros 16, en su caso articulados. Se entregarán en el primer trimestre de 2021.

Todos los vehículos tendrán las características de confort y accesibilidad habituales en la nueva flota de TMB. En tecnología de seguridad, contarán con un sistema de ayuda a la conducción a partir de sensores frontales y de ángulo muerto, activos en todo momento, que generarán alertas sonoras y visuales cuando haya un riesgo inminente de impacto, atropello o colisión.

El pedido permitirá también una elevación de la calidad ambiental del material móvil, ya que los 46 nuevos vehículos híbridos sustituirán coches de GNC de 14 años de antigüedad con la ventaja de unos consumos y emisiones inferiores. Se añadirán a los 362 híbridos existentes en la flota en la actualidad (32%). Es la primera vez que TMB contrata autobuses nuevos que combinen propulsores eléctricos y de GNC. Los 13 de esta tecnología que actualmente forman parte de la flota fueron construidos a partir de vehículos convencionales de gas natural comprimido a los que se añadieron dos motores eléctricos, un generador y otros componentes, en un proyecto innovador desarrollado por TMB y Gas Natural Fenosa los años 2012-2013 en el contexto de la primera reconversión ambiental de la flota de bus urbano de Barcelona.

23 NUEVOS AUTOBUSES ELÉCTRICOS

La adquisición de los 46 nuevos autobuses se añade al contrato para comprar 23 autobuses articulados 100% eléctricos, ya adjudicado (14 unidades Solaris y 9 unidades de Irizar). De este modo, los pedidos activos para la renovación de la flota suman 77 unidades.



EN AUGE LA ALTA CAPACIDAD

LA EMT DE MÁLAGA RENUEVA FLOTA CON 10 MEGABUSES ARTICULADOS HÍBRIDOS MAN

LOS NUEVOS AUTOBUSES DE MÁLAGA, CON UNA LONGITUD DE 18,75 METROS, SERÁN LOS PRIMEROS AUTOBUSES ARTICULADOS HÍBRIDOS QUE CIRCULARÁN POR LA CIUDAD ANDALUZA

El Ayuntamiento de Málaga, a través de la Empresa Malagueña de Transportes (EMT), ha formalizado la compra de 10 nuevos megabuses articulados híbridos. Estas unidades de la marca MAN son un 5% mayor que la medida estándar utilizada en la fabricación de autobuses articulados, al igual que las últimas 15 unidades adquiridas.

El autobús mide 18,75 metros, casi un metro más de lo que miden normalmente los autobuses articulados, lo que contribuye a mejorar el espacio interior destinando a los viajeros.

Con la incorporación de estos 10 nuevos autobuses se dará continuidad a la renovación de la flota iniciada en el año 2017, momento desde el que se han ido incorporando a la flota de la EMT un total de 63 autobuses. La EMT de Málaga ya dispone de 15 autobuses eléctricos-híbridos, que, con esta nueva adquisición, elevará la flota de esta tecnología hasta las 25 unidades.

COMPOSICIÓN DE LAS NUEVAS INCORPORACIONES DE EMT MÁLAGA

En total, Málaga ha sumado a su flota estos años: 15 autobuses articulados de 18 metros, 15 autobuses estándar de 12 metros, 4 autobuses de 10 metros, 3 microbuses de 7 metros, 11 autobuses Eléctrico-Híbridos de 12 metros y 15 autobuses megaarticulados de 18,75 metros.

MÁLAGA PIONERA

Se trata de los primeros autobuses híbridos megaarticulados de 18,75 metros en circulación en España e incluyen un nuevo diseño respecto a los anteriores autobuses de la marca MAN, con nuevos materiales que permiten una mayor optimización de peso y prestaciones, lo que redonda en unos consumos más contenidos y menores emisiones.

Los nuevos megabuses comenzarán a rodar por las calles de Málaga a lo largo del próximo año y se incorporarán a la línea 1, que recientemente ha estrenado autobuses de este tamaño, dada la alta demanda de viajeros de dicha línea.

AUTOBUSES DE ALTA CAPACIDAD EN AUGE

El aumento de población en las ciudades, sumado a la distancia de seguridad que se requiere tras la pandemia, están haciendo que muchos fabricantes acaben de lanzar sus opciones de electromovilidad para autobuses articulados y que muchos operadores se decanten más que antes por este tipo de vehículos.



GRANADA SUMA A SU FLOTA 11 HÍBRIDOS

EL LOTE ESTÁ COMPUESTO POR UNIDADES DE LAS MARCAS MAN Y MERCEDES-BENZ

TRANSPORTES ROBER Y AYUNTAMIENTO DE GRANADA CONTINÚAN CON EL PLAN DE RENOVACIÓN DE LA FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO, QUE SUMARÁ 39 UNIDADES NUEVAS, CON LA PRESENTACIÓN DE 11 NUEVOS VEHÍCULOS DE TECNOLOGÍA HÍBRIDA

El acto de presentación tuvo lugar en el marco de la Semana Europea de la Movilidad. El Plan de Renovación de Flota que llevan a cabo el Ayuntamiento de Granada y Transportes Rober, gestor del transporte urbano de la ciudad, supone la adquisición de 39 vehículos por un valor de casi 12 millones de euros, lo que supone la mayor inversión en toda la historia de esta concesión. Tras la llegada de los primeros 23 híbridos que ya circulaban por Granada (en septiembre de 2019 y julio de 2020), se han entregado ahora estos 11 autobuses híbridos y se finalizará el plan con la incorporación de 5 nuevos microbuses.

LOS 11 NUEVOS HÍBRIDOS

Este nuevo lote de vehículos cuenta con 7 autobuses MAN modelo Lion's City EfficientHybrid, y 4 nuevos Mercedes-Benz modelo Citaro Hybrid. Los primeros 23 autobuses híbridos fueron todos Mercedes-Benz. Como novedad en esta ocasión, la nueva partida incorpora vehículos del fabricante MAN que disponen de la novedosa tecnología EfficientHybrid con función start&stop y recuperación y almacenamiento de energía eléctrica en mó-

dulos Ultracap, reduciendo su consumo de combustible y por tanto las emisiones a la atmósfera. Esta nueva generación de motores supera cualquier exigencia del transporte público y ofrece una gran seguridad y sostenibilidad para su circulación por las calles de Granada. Los once nuevos autobuses se distribuyen en ocho convencionales de 12 metros y tres articulados de 18 metros, destinados a las líneas de mayor demanda, como las universitarias.

Por lo que se refiere a los niveles de contaminación de la ciudad, el alcalde de Granada, Luis Salvador, ha declarado: "estamos trabajando en la línea de intentar rebajar estos parámetros, intentando implicar a los granadinos en el cambio en la movilidad y en un modelo de convivencia distinto y, como aquí se demuestra, continuando con la incorporación de vehículos no contaminantes". Por su parte, el delegado de Movilidad, César Díaz, aseguró: "estamos ante la mayor inversión en renovación del transporte público que ha hecho la ciudad de Granada en toda la historia. Nos va a permitir que se renueven uno de cada cuatro autobuses urbanos".

Francisco Gámez, gerente de Rober, ha destacado que el nuevo modelo MAN llega con mayor espacio dentro del autobús, lo que "en circunstancias normales nos permitiría aumentar el número de viajeros, pero en la actualidad es un plus para que los usuarios que tenemos se sientan más confortables y seguros dentro del autobús".





VIAJAR CON SEGURIDAD CERTIFICADA

LOS OPERADORES ESPAÑOLES SIGUEN CERTIFICANDO SUS PROTOCOLOS DE LIMPIEZA

CONTINUAMOS DANDO VISIBILIDAD CON ESTE ARTÍCULO AL GRAN ESFUERZO QUE LOS OPERADORES DE AUTOBÚS Y AUTOCAR ESTÁN HACIENDO EN LA LUCHA CONTRA EL CORONAVIRUS

Entre los últimos operadores que nos han hecho llegar su esfuerzo para frenar la pandemia se encuentra el operador de autobuses urbanos de Vigo, Vitrasa (empresa del grupo AVANZA), así como DBUS, el operador de autobús de San Sebastián, que certificaron con AENOR sus Buenas Prácticas frente al COVID-19. La empresa metropolitana Tranvías de Sevilla, también con sello AENOR, recuerda que el autobús es un medio seguro frente al Covid-19 y tiene un bajo riesgo de contagio debido a todas las medidas de seguridad que incluyen mascarillas, desinfecciones y sistemas de ventilación. Nos confirma la seguridad de su flota frente al COVID. Sus autobuses renuevan todo el aire una media de 90 veces por hora introduciendo aire 100% depurado del exterior. Sus buenas prácticas han sido avaladas con sello de AENOR.

Las Comunidades Autónomas también han ido creando sellos de calidad para certificar la seguridad del transporte regional. Así, por ejemplo, encontramos el Identificativo Garantía Madrid, que cumplen ya más de mil autobuses y más de 40 empresas en la Comunidad de Madrid. Entre las primeras compañías que lo han incorporado se encuentran Auto Periferia, Autobuses Prisei, Interurbana de Autobuses o Larrea y Llorente Bus (ambas pertenecientes al Grupo Avanza), que prestan servicio en distintas líneas urbanas e interurbanas de la Región. También han recibido el distintivo varias empresas de alquiler de autocares y minibuses para transporte escolar, transporte privado o eventos, como Sierrabus, Autocares

Vilabus, Travel Tour, Elite Touring, Autocares Félix del Olmo, Autocares Puesta de Sol o Busbanet, entre otras. También ha conseguido esta certificación la Estación Sur de Autobuses de Madrid.

Interbús cuenta con triple GARANTÍA MADRID. Al operador se le ha concedido el Identificativo de Medidas de Cumplimiento, el Identificativo de Medidas Extraordinarias, y el Identificativo de Acción Solidaria, por las medidas adoptadas, por el compromiso extraordinario demostrado y por la actividad solidaria ejercida en la prevención y minimización de los riesgos provocados por el COVID 19

ASP GROUP logró la certificación turística "Andalucía Segura", emitida por la Junta de Andalucía, que garantiza el cumplimiento de la guía de medidas para la reducción del contagio por el CoronaVirus y la prestación del servicio de modo totalmente seguro. ASP Group ya contaba con la certificación EQA, entidad que ha desarrollado la Evaluación de Conformidad de Buenas Prácticas en la Gestión de los Riesgos frente a COVID-19, como base para la vuelta progresiva a la normalidad, esencial para la recuperación social y económica. Algunas empresas han dado un salto cualitativo en la lucha contra el COVID, como por ejemplo, Hnos. Bravo Vázquez y autocares Ciudad Lineal. Ambas empresas realizaron test de serología a todos los conductores y a las monitoras. De este modo, garantizan que sus vehículos y servicios están fuera de peligro ante la propagación del virus Covid-19. Con ello, pretenden comenzar la nueva etapa escolar de transporte a los colegios con la máxima seguridad, aportando tranquilidad a los padres.



#JUNTOSSEGUIMOSRODANDO

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

SEGUIMOS SUMANDO TODAS LAS INICIATIVAS SOLIDARIAS DEL SECTOR, SUS PREMIOS Y SU NOTICIAS POSITIVAS. SABEMOS QUE LO QUE EXPONEMOS ES SÓLO UNA PEQUEÑA MUESTRA DE LAS MUCHAS ACCIONES Y COMPROMISOS DEL SECTOR

Entre las noticias que nos alegran este mes está el premio 'Civitas Resiliencia' otorgado a Las Palmas de Gran Canarias por sus medidas para fomentar la movilidad sostenible y saludable durante la pandemia y en el que ha tenido mucho que ver el operador de transporte de autobuses urbanos de la ciudad, Guaguas Municipales.

El alcalde de Alicante, Luis Barcala, rindió homenaje a los trabajadores de Masatusa, empresa del grupo Vectalia, y se desplazó a sus cocheras para agradecer a la plantilla del servicio público de transporte de la ciudad su trabajo durante la pandemia.

LA INDUSTRIA SE SIGUE VOLCANDO EN LA LUCHA CONTRA EL COVID

JMBGRUPO, además de ayudar a muchos operadores a higienizar sus autobuses, siendo una empresa especializada en la limpieza y desinfección de flotas con más de 30 años de experiencia, ha certificado también su "Protocolo de medidas de LIMPIEZA, DESINFECCIÓN OZ PLUS y CONTROL FRENTE AL COVID19". APPLUS ha sido la responsable de esta nueva certificación que se suma a la ISO 45001; ISO 14001 e ISO 9001, existentes.

VDL, grupo de empresas que ha seguido siendo rentable a pesar del impacto del coronavirus, se ha unido a DSM en la fabricación y venta de mascarillas médicas y filtros PPE

Mercedes-Benz y Setra, empresas del grupo DAIMLER, siguen aportando soluciones como sus sistemas de climatización instalados de serie, que ya protegen contra el riesgo de infección al garantizar una renovación permanente del aire a bordo. Las nuevas características incluyen filtros de partículas estandarizados altamente eficientes con acción antiviral, así como puertas con mamparas de protección para el conductor de autobuses y autocares y dispensadores de desinfectante controlados por sensores. Daimler Buses ofrece un ajuste opcional para autocares, que amplía el rango en el que el nivel máximo de aire fresco fluye al vehículo en un 33 o un 40 por ciento, según el modelo.

Atlas Bus ha presentado sus novedades de productos más resolutivos en HVAC, así como la gama de soluciones protectoras para prevenir la propagación del Covid-19, con medidas efectivas para su control: la turbina EBM-PAPST, la polea embrague LINNIG, gel higienizante + soporte, generador de Ozono y cortina transparente COVID-19. Estos productos se encuentran disponibles en stock

Por su parte, Audiobus ha lanzado un producto lumínico para desinfectar autobuses. Se trata de unas tiras LED UV-C (Ultravioleta) especialmente diseñadas para la desinfección de autobuses y autocares. Estas tiras se instalan en el sistema de climatización del vehículo, desinfectando el aire antes de ser distribuido por todo el habitáculo. Desde Audiobus señalan que es "una solución económica, altamente eficiente y de confianza."



AETRAM SOLICITA AL AYUNTAMIENTO LA MEJORA DEL SEA MADRID Y MÁS PARADAS PARA EL DISCRECIONAL Y TURÍSTICO

En la recuperación del turismo tras la pandemia sanitaria, uno de los temas de mayor peso para el turista, deberá ser encontrar una ciudad amiga y agradable de visitar, y eso hace necesario disponer de un mejorado sistema de transporte que le permita conocer la ciudad. Esta finalidad sólo se consigue ofreciendo al vecino y visitante de Madrid, un transporte de acceso fácil, rápido y cómodo para sus desplazamientos que les acerque a su punto de destino ya sea hotel o lugares turísticos (museos, monumentos, espectáculos, eventos,...) de la capital.

Las propuestas presentadas por AETRAM han sido las siguientes:

- Ampliación del número de paradas en la ciudad de Madrid del SEA MADRID al considerarse que las actuales son insuficientes en cuanto a su número y el Sector para poder desarrollar los servicios con normalidad precisan de más paradas de todas las frecuencias establecidas en el Sistema actualmente.
- Creación de paradas específicas en el eje de Gran Vía y calles adyacentes ya que únicamente hay tres paradas actualmente desde Gran Vía a la plaza de Neptuno. Readaptación y ampliación de la parada situada en la Estación de Atocha la cual resulta insuficiente para la recogida de viajeros.
- Ante la próxima e inminente peatonalización de la Puerta del Sol creación de una o varias paradas SEA MADRID (entendemos que para cubrir la demanda lo normal es que se establecieran cuatro paradas en las diferentes entradas norte/sur/este/oeste a la plaza) y lo más próximas a la zona de peatonalización de la Puerta del Sol. También y ante el anuncio del Ayuntamiento de Madrid de continuar con la peatonalización de otras zonas del centro de la capital estas acciones deberían llevar aparejado el estudio de situar en dichas zonas paradas del SEA MADRID para que los usuarios

tengan acceso a dichas zonas a través del Transporte Público Colectivo.

- Aumento del horario de las paradas actualmente de 9 a 19, siendo preciso aumentar el horario de 8 a 24 h.
- Vigilancia de las zonas de paradas para que no sean ocupadas por otros medios de transporte (taxi, vehículo privado, mercancías de carga y descarga) así como control de los tiempos de estacionamiento/parada por parte de vehículos que no respetan la señalización para la desocupación de las zonas de parada.
- Posibilidad de compartir determinadas zonas de paradas correspondientes a otros medios de transporte como son paradas de taxi, carga y descarga, EMT.
- Reservas de espacios para zonas de estacionamiento y parada por eventos extraordinarios: Establecimiento de un protocolo para la solicitud de espacios y reservas de zonas para el estacionamiento, parada o circulación por eventos extraordinarios que requieran la movilidad de gran número de vehículos (congresos, ferias, etc.).
- Inclusión y consideración del Transporte Discrecional en los planes de aparcamientos disuasorios previstos por el Ayuntamiento: Incorporación en los planes previstos de zonas de parada y estacionamiento para autocares del Transporte Público Colectivo y no solo para el turismo privado, taxis, bicicletas, etc.
- Actuación de los Agentes de Movilidad ante las empresas de transporte en los servicios realizados en la ciudad de Madrid. Se solicita la colaboración proactiva y colaborativa de los Agentes de Movilidad para el mejor tratamiento de las diferentes situaciones que se dan en los servicios a la hora de subir/bajar viajeros en determinados lugares (hoteles, museos, paradas)."



CAMBIOS EN LOS CARGOS DE DIRECCIÓN DE SCANIA IBÉRICA

Ignacio Cortezón asume la Dirección Comercial de Autobuses y Motores de Scania Ibérica desde el 1 de octubre. Alberto Linares asume desde el 1 de noviembre de 2020 la dirección de Preventa de Camiones y Autobuses en la compañía.



Ignacio Cortezón comenzó su carrera en Scania Hispania en el año 1999, y desde entonces desempeña diversas funciones hasta 2014, fecha en la que asume la Dirección Comercial de Autobuses de Scania para España y Portugal junto con la Dirección Comercial de Motores industriales que ya venía desarrollando desde

2011. En 2017 Ignacio se traslada a la casa matriz de Scania en Suecia para hacerse cargo de la Dirección Comercial a nivel global de Autobuses y Autocares, cargo que ha desempeñado hasta la actualidad.



Alberto Linares se incorporó a Scania Ibérica a finales de 2012 como responsable del área de Desarrollo de Red y Calidad, donde 2 años más tarde ocuparía el cargo de responsable del área de Servicios Contratados. En 2017, Alberto Linares fue nombrado Director Comercial de Autobuses y Motores de Scania Ibérica y justo

3 años después asume el cargo de Director de Preventa de Camiones y Autobuses de la compañía.



GRAN PEDIDO DE 415 AUTOBUSES DAIMLER PARA ISRAEL CON CHASIS FABRICADO EN ESPAÑA

Los vehículos irán a Egged, la empresa privada de autobuses más grande de Israel. Los chasis se están produciendo en la planta de autobuses española de Daimler Buses en Sámano, España y las carrocerías de autobús producidas por el carroceros israelí Haargaz y Merkavim también se montarán allí en la fábrica. Los vehículos se entregarán este año y hasta el próximo, y Egged los operará en sus rutas urbanas e interurbanas en todo Israel.

IMANOL REGO ASUME EL PUESTO DE DIRECTOR GENERAL DE IRIZAR E-MOBILITY

Imanol Rego, Ingeniero Superior con MBA tiene una amplia experiencia desempeñando diferentes cargos de alta responsabilidad en Schneider Electric. Sustituye en el cargo a Hector Olabegogeaokoetxea, que se vuelve a integrar en el Grupo Irizar, aunque seguirá vinculado a Irizar e-mobility, donde tendrá responsabilidades ejecutivas.



EL MAN LION'S CITY E SUPERA UNA EXIGENTE PRUEBA POR LAS CALLES DE BADAJOZ

El MAN Lion's City E, autobús urbano de 12 metros completamente eléctrico, da sus primeros pasos en nuestro país. La ciudad de Badajoz ha sido la primera en realizar una prueba con este vehículo, de la mano de Tubasa, empresa del Grupo Ruiz. Allí demostró una autonomía capaz de prestar servicio durante 16 horas en exigentes condiciones.



Manuel Fraile, director de Buses de MAN, afirma que "hemos esperado a disponer de un autobús prácticamente de serie para proceder a la prueba", en la que se testaron distintas configuraciones de software. Fraile está convencido

de que "estaremos muy presentes con este MAN Lion's City E en los próximos concursos de vehículos eléctricos porque el producto es ideal para nuestro mercado". Para Julián Pocostales, gerente de Tubasa, "la nuestra es una ciudad de clima extremo, con mucho calor en verano y frío en invierno, por lo que la prueba, celebrada en verano, ha sido muy exigente. El concepto del interior es nuevo, basado en la amplitud y la accesibilidad destacando la sensación de altura interior, que concede a cada viajero la comodidad que necesita en cada momento. Por todo ello, el resultado de la prueba ha sido muy positivo: el vehículo es perfecto para el clima de las ciudades españolas".



ACTUALIDAD
→ INSTITUCIONAL



ANFAC PRESENTÓ A S.M. EL REY EL PLAN AUTOMOCIÓN 2020-40

La junta directiva de ANFAC, encabezada por el presidente de la asociación, José Vicente de los Mozos, presentó a Don Felipe las principales líneas estratégicas del "Plan de Automoción 2020-40. Liderando la movilidad sostenible" en el que se define la estrategia y las acciones de la hoja de ruta que la industria de la automoción española ha de llevar a cabo para enfrentar con éxito los retos de la descarbonización y la digitalización del transporte, claves de la transformación hacia la movilidad conectada, compartida, electrificada y autónoma.

PRÓRROGA HASTA EL 1 DE ENERO DE 2022 A LA ENTRADA EN ZBE RONDAS BCN PARA AUTOBUSES Y AUTOCARES

La AMB, los cinco ayuntamientos que integran la ZBE Rondas BCN y la Generalitat reactivaron en septiembre el despliegue para evitar volver a los altos niveles de contaminación de antes de la crisis sanitaria e intentar prevenir, así, enfermedades asociadas a la mala calidad del aire. El 15 de septiembre entró en vigor la ZBE Rondas BCN para coches y motos, sin embargo, las Zonas de Bajas Emisiones de las Rondas de Barcelona se aplicará a los autobuses y autocares a partir del 1 de enero de 2022. Para los autónomos con rentas bajas, se ha ampliado el umbral económico a partir del cual se pueden acoger a la moratoria si tienen coche o moto. Esta exención durará hasta abril del 2021, atendiendo a las consecuencias socioeconómicas derivadas de la crisis de la Covid-19. Además, las furgonetas tendrán hasta abril del 2021; los camiones hasta julio de 2021, y los autobuses y autocares hasta el 1 de enero de 2022



Transports 2018
Publics
The European Mobility Exhibition

Ahora tiene
nuevo nombre

2020
DECEMBER
15-17
PARIS
EUROPEAN
MOBILITY
EXPO

El evento profesional
para los profesionales de
la Movilidad europea

INVITADO DE HONOR 2020:
HAMBURGO



Asista

a nuestros eventos, conferencias europeas, pitches, innovación, talleres...

Descubra

las últimas innovaciones de nuestros expositores procedentes de toda la cadena de movilidad y el transporte público.

Conozca

a nuestros ponentes, expertos y profesionales del sector.

¡ÚNASE A NOSOTROS!

eumo-expo.com

@EuMoExpo | EuMo Expo

Para más información: Promosalons España
marketing@promosalons.es — Tel. 932178596

Organizado por

GIE Objectif transport public
Groupement des Autorités
Régionales de Transport GART | UTP
Union des Transports
Publics et Ferroviaires

En colaboración con



Con el apoyo de



Invitado de honor 2020



Colaborador oficial





AVANZA LARGA DISTANCIA APUESTA POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Con motivo de la celebración de la #SemanaDeLaMovilidadSostenible, Avanza Larga Distancia quiere recordar el trabajo que esa división realiza a diario en apoyo del medio ambiente. Durante el año 2019, la división de Avanza que opera más de 900 trayectos de autobús en España y Portugal consiguió ahorrar 2,5 toneladas de residuos de aceite, lo que supuso un 12% respecto al año anterior. Así mismo se consumieron 4.000 litros de diésel menos que en 2018. Gracias a todas las iniciativas de ahorro de combustible, la división obtuvo el Certificado de Conducción Eficiente (EA050) que emite AENOR. Entre otras cosas, la división también ha realizado un estudio en profundidad para alargar al máximo la vida útil del aceite que consume su flota de autobuses, requiriendo menos cambios al año y, por tanto, reduciendo notablemente la tasa de residuos de aceite. Asimismo, ha implantado un programa piloto de formación a los conductores en ahorro de combustible.



DBUS PARTICIPA EN EL PROYECTO "5G EUSKADI"

Se trata del primer proyecto piloto 5G en Euskadi y tiene como objetivo fomentar la innovación y transformación industrial de las principales empresas y centros tecnológicos del País Vasco. El proyecto, que durará 30 meses, desplegará una red experimental 5G en tres parques tecnológicos del País Vasco (Miramon, Zamudio y Miñano) y en la localidad de Abadiño. En el proyecto participan 13 agentes y se van a implementar 9 casos de uso, en tres de los cuales participa Dbus.



Rosa Alarcón, presidenta de TMB. Fotografía de Pep Herrero (TMB).

PRESENTADA LA ESTRATEGIA DE TMB PARA APLICAR ENERGÍA VERDE AL TRANSPORTE URBANO

Rosa Alarcón, presidenta de TMB y concejala de Movilidad, intervino en el foro 'Directivas e innovación en el horizonte 2050', organizado por el Consorcio de la Zona Franca y la revista Woman. Alarcón ha situado como horizonte el año 2030 para conseguir un transporte público de cero emisiones y detalló la estrategia de modernización y ambientalización de la flota de autobuses, de la que forma parte la reciente compra de ocho vehículos de hidrógeno. En el periodo 2021-2024, ha avanzado, se renovará el 40% de la flota con nuevos vehículos eléctricos e híbridos de gas. El año que viene está previsto completar la electrificación de la línea H16, donde ya circulan en septiembre articulados de carga mediante pantógrafo, y comenzar la de dos líneas más, la H12 y la V15. Los puntos más innovadores del plan son el impulso de la producción de biogás como energía renovable alternativa al gas de origen fósil y el "proyecto ilusionante" del hidrógeno. No sólo con la compra de vehículos, sino también con la promoción de una planta pública de carga que funcionará en el polígono de la Zona Franca y en el que colaboran TMB y el Consorcio de la Zona Franca.



EN MARCHA LA LÍNEA DE AUTOBUSES ELÉCTRICOS C03 DE EMT MADRID

El alcalde de la ciudad, José Luis Martínez-Almeida, ha inaugurado la tercera línea cero emisiones de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360. Se trata de la línea perimetral de la Empresa Municipal de Transportes (EMT) denominada C03, que circunvala el distrito de Centro con autobuses 100 % eléctricos. En este caso, a diferencia de las anteriores líneas cero que son gratuitas, 001 y 002, la nueva C03 está sujeta al mismo tipo de tarificación que el resto de líneas de la EMT.



ALSA SE UNE AL MOVIMIENTO SMART GREEN 2020

El Movimiento Smart Green, iniciativa liderada por LG España, ha retomado su objetivo de plantar 3 millones de árboles en los bosques de Extremadura, Palencia y Murcia con una reforestación en la Sierra de Gata extremeña. Para Francisco Iglesias, consejero delegado de ALSA "como operadores líderes en movilidad sostenible, somos conscientes de que nuestra actividad genera impactos en el medio ambiente y debemos contribuir a mitigarlos. El transporte en autobús genera 5,5 menos emisiones que el vehículo privado, a pesar de lo cual seguimos apostando por soluciones de movilidad cada día más sostenibles y centrando nuestra estrategia medioambiental en la reducción de nuestra huella de carbono y en la incorporación de vehículos con tecnologías limpias.



SAGALÉS FIRMA EL PRIMER PRÉSTAMO SOSTENIBLE DE TRANSICIÓN DEL MUNDO

Sagalés y BBVA han firmado el primer préstamo de transición hacia la sostenibilidad del mundo que permite adquirir activos para minimizar el impacto medioambiental de la compañía y de esta manera, facilitar la transición hacia una economía baja en carbono. Dicha financiación, por un importe total de 22 millones de euros, permitirá a Sagalés disponer de la nueva flota de autobuses interurbanos en Mallorca. Con este nuevo producto, la empresa promoverá la movilidad sostenible en la isla y reducirá su huella de carbono e impacto medioambiental. Entre la nueva flota, cabe destacar cuatro autobuses híbridos eléctrico/diésel que contarán con pantógrafos que permitirán realizar el 100% del servicio en modo eléctrico.



CURSO DE MOVILIDAD URBANA INTELIGENTE DE LA CÁTEDRA VECTALIA

El 20 de septiembre comenzó la segunda edición de este curso. El título de la Universidad de Alicante será de Experto o Especialista y la asistencia podrá seguirse tanto presencial como online. Este curso pretende formar a profesionales con conocimientos avanzados en esta disciplina emergente, completando y mejorando su currículo académico gracias a un equipo docente compuesto por profesores de universidad de toda la geografía y profesionales de empresas como Indra, TMB, Garrigues, Aenor o Vectalia, entre otras.

LA EMT DE VALENCIA REFUERZA Y ADJUDICA SU CIBERSEGURIDAD

Digital Hand Made, empresa aragonesa experta en ciberseguridad y servicios IT a empresas, ha sido la adjudicataria del Concurso Público que convocó la Empresa Municipal de Transportes de Valencia para reforzar su ciberseguridad.

En concreto, el objetivo del pliego técnico es instalar la herramienta avanzada de ciberseguridad con Inteligencia Artificial Darktrace, líder del sector de soluciones contra los ciberataques con machine learning.

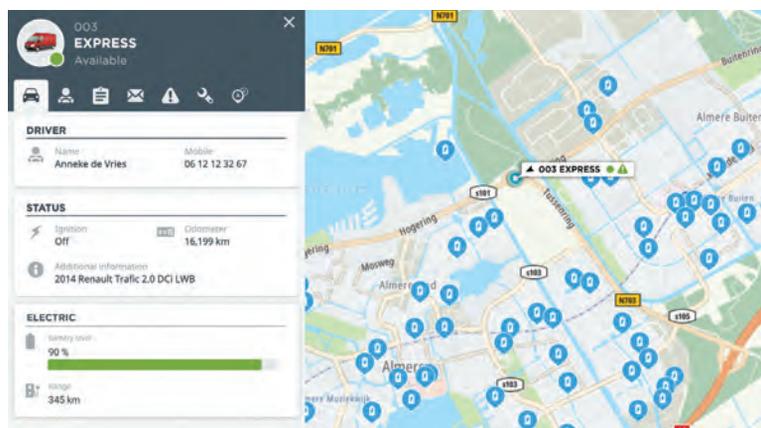
En un entorno complejo donde los ciberataques han crecido exponencialmente debido al teletrabajo, la utilización de dispositivos externos a la empresa y en definitiva la dependencia tecnológica, muchas empresas necesitan proteger sus infraestructuras tecnológicas con los últimos avances del mercado. En ese sentido, las infraestructuras tecnológicas han pasado a ser absolutamente críticas dentro de las diferentes capas para securizar todos los equipos



EN MARCHA EL CENTRO DE PRUEBAS AMBIENTALES DE VEHÍCULOS DE ALLISON TRANSMISSION

Allison Transmission ha inaugurado su nuevo centro de pruebas ambientales de vehículos (VET, por sus siglas en inglés). En él se podrán realizar pruebas durante todo el año mediante la reproducción de condiciones y ciclos de trabajo del vehículo, gracias a lo cual se acortarán los plazos de desarrollo de producto y se impulsará la innovación en el sector. Las instalaciones, de casi 5.600 m², cuentan con cámaras para la simulación de fríos y calores extremos, dos cámaras equipadas con dinamómetros capaces de simular una gran variedad de ciclos de trabajo, condiciones ambientales (desde 12 a 52 grados centígrados), altitudes de hasta 5500 m, simulación de pendiente y otras condiciones de carretera. El centro VET está preparado para trabajar con la mayoría de aplicaciones de vehículos comerciales de carretera, vehículos todoterreno y vehículos de defensa con ruedas.

Gracias a esto, permite realizar pruebas con una amplia gama de sistemas de propulsión, incluidas las transmisiones convencionales, vehículos que usan combustibles alternativos, vehículos eléctricos, vehículos eléctricos híbridos y vehículos con pila de combustible de hidrógeno. Se encuentra en las instalaciones de la sede global que Allison Transmission tiene en Indianápolis, es uno de los pocos con estas características y concretamente el único que ofrece todas estas posibilidades para uso público. El VET de Allison permite evaluar y responder de forma inmediata a problemas en condiciones controladas que permiten aislar, probar y reproducir en tiempo real el entorno operativo que se desee. Estas capacidades ofrecen una ventaja única en el desarrollo de nuevos productos tanto para Allison como para sus colaboradores.



WEBFLEET SOLUTIONS ANUNCIA NUEVAS PRESTACIONES PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Webfleet Solutions ha anunciado nuevas funciones para vehículos eléctricos que estarán disponibles con el próximo lanzamiento de su principal solución de gestión de flotas, WEBFLEET, para todos sus clientes a nivel mundial a partir de octubre de 2020. La compañía ha realizado este anuncio tras ganar el Premio Telematik de Alemania de este año, galardón que ha obtenido precisamente por su solución para la gestión basada en datos de vehículos eléctricos. Gracias a dicha solución para vehículos eléctricos, que fue lanzada a principios de este año, los gestores de flotas pueden obtener de forma remota información sobre sus vehículos híbridos y eléctricos, incluyendo información en tiempo real sobre los niveles de batería, el rango de conducción y el tiempo restante para la recarga. WEBFLEET también proporciona a los clientes información sobre su flota existente, sobre el consumo, el estilo de conducción, los viajes pasados, el kilometraje y otros puntos de datos

esenciales. Estos datos pueden ayudar a los clientes a entender mejor qué vehículos de combustión pueden ser fácilmente reemplazados por vehículos eléctricos.

Con las funciones para VE mejoradas, Webfleet Solutions ayuda aún más a los gestores de flotas a electrificar y maximizar los ahorros potenciales. Las ubicaciones de puntos de carga estarán disponibles en el mapa de WEBFLEET que puede ser desplegado en los terminales para el conductor PRO Driver. La visibilidad de estaciones de carga cercanas y el rango de conducción restante de los VEs, ayudan a los gestores de flotas a optimizar la planificación de su fuerza de trabajo. Gracias a las nuevas notificaciones, los clientes estarán informados cuando la batería de un vehículo alcance un nivel crítico durante la operación y necesite ser recargada. Webfleet Solutions proporciona todos estos datos del vehículo a través de su interfaz de APIs abiertas.



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.

TILP APUESTA POR OTOKAR PARA LA PALMA

Transporte Insular de La Palma ha adquirido 4 autobuses Vectio U LE modelo interurbano, a través de Somauto. TILP comienza en 1977 en el transporte regular y hace más de 40 años en el transporte discrecional de viajeros. Actualmente cuentan con una flota de más 170 autobuses.



SALAMANCA DE TRANSPORTES COMPRA 6 AUTOBUSES GNC DE IVECO Y CASTROSUA

Esta renovación con chasis IVECO Urbanway y carrocerías New City de Castrosua supone que el 73% de esta flota de Grupo Ruiz funciona con GNC. Estos nuevos vehículos han sido cofinanciados por el Mecanismo "Conectar Europa" de la UE.

UN VEHÍCULO DE FERQUI E IVECO PARA AUTOCARES TROITÑO

La empresa de Vinseiro, en Pontevedra, apostó por un SUNRISE 28 PMR+G+C. La operación se realizó con el concesionario de Iveco, Inturasa Pérez Rumbao. Apto para escolares, también cuenta con PMR. Entre otros, incluye butacas VIP.



HEREDEROS JOSE CASTILLO REPITE CON OTOKAR Y SOMAUTO

El operador ha comprado en esta ocasión 3 autobuses Vectio C. La empresa jiennense comenzó su andadura en el transporte urbano en 1961. En los años 90 añadieron las líneas de regular y discrecional. Cuenta con una flota de 45 vehículos urbanos y 30 para regular y discrecional.

UNAUTO INCORPORA DOS NUEVOS AUTOBUSES DE GNC

Con ellos, el 95% de la flota de Unauto (empresa de Grupo Ruiz) es de GNC. Son autobuses Scania con carrocería New City de Castosua. Disponen de sistema de prevención de colisiones Mobileye; cámaras de seguridad; y equipo DAFO de extinción de incendios, entre otros. Han sido cofinanciados por el Mecanismo "Conectar Europa" de la UE.



EL AYUNTAMIENTO DE PONFERRADA CONFÍA EN ISUZU

El municipio leonés ha adjudicado a Mobility Bus, distribuidor de la marca en España, el suministro de 4 urbanos Novocitilife de ISUZU de 8 m y piso bajo. Incluye 21 plazas sentadas y hasta 39 de pie. Ofrecen unos costes bajos de explotación.

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

RENAULT MASTER



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

IVECO 65C18



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

SEFAC



Vendo segunda mano, 4 columnas móviles para autobuses, marca SEFAC, Capacidad 7,2t cada una, perfecto estado, revisadas por el fabricante, año 2004. 9000 Euros. Para llévárselas. 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/ Rafael 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)

**SOLUCIONAMOS
CUALQUIER NECESIDAD
DE COMUNICACION.**

PLAN

SI **NO**

EDITEC

SOLUCIONES COMPLETAS

REDACCION

DISEÑO MAQUETACION

REVISTAS PARA EMPRESAS O ASOCIACIONES

DISTRIBUCION

GANAR

NADA

EDITEC  **GRUPO EDITORIAL**
 Editor de Revistas Técnicas / 30 años de experiencia

Ofrecemos especialistas con gran experiencia en revistas corporativas para asociaciones, empresas y organismos oficiales.

Grupo Editorial Editec
 Tel: 91.401.69.21
 Fax: 91.401.03.15
 Email: editec@editec.es
 Web: www.editec.es

Soluciones completas
 Redacción
 Gestión de publicidad
 Diseño y maquetación
 Impresión
 Distribución

Calles inteligentes

LA SEGURIDAD

de Volvo Buses



El transporte público puede funcionar mucho más cerca de las personas con el nuevo Volvo 7900 Eléctrico. Limpio, silencioso y capaz de funcionar en cualquier lugar. Se puede utilizar en zonas de cero emisiones, zonas de poco ruido, zonas de seguridad y también para acceder al interior de hospitales o edificios residenciales.

Esta es la razón por la que el nuevo Volvo 7900 Eléctrico es pionero en seguridad urbana. Permite incorporar nuestro avanzado sistema de detección de peatones y ciclistas que alerta tanto al conductor como al resto de usuarios de la vía cuando exista un riesgo inminente de accidente. Además, gracias a la gestión de zonas, el autobús puede ajustar automáticamente su velocidad para respetar los límites de velocidad en zonas sensibles.

Así es el concepto de calles inteligentes de Volvo.



El nuevo

VOLVO 7900 ELÉCTRICO

Para ciudades con calles inteligentes

Volvo Buses. Driving quality of life

