

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

Año 26. #270.
Noviembre 2020
www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal



ESPECIAL EFICIENCIA Y PROPULSIONES ALTERNATIVAS

- En Portada: Autobús y autocar, espacios seguros frente al COVID-19 •
 - Entrevista: Alfonso Taborda, Presidente de DIREBUS •
 - Reportaje: El transporte escolar no registra víctimas mortales en accidente de tráfico desde 2012 •

NUEVO CROSSWAY NATURAL POWER

EL TRANSPORTE INTERURBANO AHORA ES SOSTENIBLE

bisadv.com



ECOLÓGICO

Menos partículas en suspensión, menos NOx, menos ruido
Hasta un 95% menos de emisiones de CO₂ con biometano
Cumple con las normas sobre emisiones urbanas e interurbanas más estrictas

UN TCO EXCELENTE

Precio atractivo del gas natural
Repostaje rápido, limpio y seguro
Contratos de mantenimiento competitivos con los concesionarios IVECO BUS

SUSTITUCIÓN DE UNO POR OTRO

La misma altura del vehículo, capacidad de plazas sentadas y espacio en la bodega
La misma potencia y par con el motor Cursor 9 CNG
La misma autonomía de hasta 600 km gracias a los 4 depósitos de 375 l de CNG

EXPERIENCIA EN EL TRANSPORTE CON MOTORES DE CNG

Más de 20 años de experiencia y liderazgo de IVECO en la tecnología CNG
Cerca de 6000 autobuses de tipo CNG en servicio en toda Europa
Líder en la UE en el segmento interurbano



IVECO BUS

Tu socio para el transporte sostenible



VIDEO KILLED THE RADIO STAR



Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

En los años 80 sonaba una pegadiza canción en la que nos contaban cómo la llegada de los vídeos a la industria de la música dejaron en el abandono a las viejas estrellas de la radio. Sus notas agrídulces siguen resonando décadas y décadas después, recordando un mensaje universal que acompaña a la Humanidad: nada dura para siempre.

Ya lo decía Heráclito, ningún hombre puede cruzar dos veces el mismo río porque ni él ni el agua serán los mismos que eran la otra vez. El mundo cambia. Siempre es así. Da igual que nos guste el punto en el que estamos u otro del pasado. Lo nuevo no tiene freno. Podemos subirnos al cambio o quedarnos fuera, pero si hacemos eso, cuando queramos alcanzarlo será demasiado tarde, porque lo nuevo siempre viaja más rápido. Hoy hablamos de lugares del futuro y antes de acabar la frase el futuro es ya. A esa velocidad viajan los cambios.

La industria lo sabe. Por eso no para sus máquinas ni sus proyectos. Invertir hoy ya no supone ganar más, sino poder estar presente mañana. Y ese pensamiento es el que debe

invadir la mente de los empresarios. Es difícil proyectarse al futuro cuando apenas se sabe si mañana seguiremos vivos, pero sólo así puede abrirse una rendija por la que escaparse.

Europa no quiere detener su hoja de ruta hacia la movilidad libre de emisiones. Es un momento difícil para afrontar ese coste económico, pero es necesario recorrer ese camino hacia la descarbonización.

Y por eso, la industria sigue en pie, luchando por mantener esa dirección medioambiental y hacia la digitalización a pesar del alto coste. Porque, sin duda, apostar por ello ahora, supondrá la diferencia competitiva cuando la pandemia pase o la tengamos controlada.

Este virus no sólo nos ha atacado en el presente. Pone en peligro nuestro futuro y ha sacado a la luz muchos problemas que ya traíamos de atrás y que, en lugar de solucionar, dejábamos para mañana. Es hora de tomar decisiones verdaderamente importantes.

Cuando no sabemos qué hacer ante las dificultades que se presentan en la vida, lo más sencillo es preguntarnos ¿quiero ser la estrella de la radio o del vídeo?



03



06



14



18



21



22



26



28



32

03 EDITORIAL

Video killed the radio star

18 REPORTAJE

Siguero apuesta por la calidad de Volvo

26 REPORTAJE

Voith apuesta por la Conducción Eficiente a través de Pilotfish

06 EN PORTADA

El sector se reafirma en la seguridad del autobús ante el virus COVID-19

21 PRODUCTO

Nuevo Solaris Urbino 15 LE eléctrico para servicios urbanos e interurbanos

28 ESPECIAL

Eficiencia como principal reto de futuro

14 ENTREVISTA

Alfonso Taborda, Presidente de DIREBUS

22 ENTREVISTA

David Pereira, Director de ATLAS BUS

32 ESPECIAL

Propulsiones alternativas en la nueva movilidad

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal



16 ASOCIACIONES

CONFEBUS compara las ayudas al autobús en Europa

24 REPORTAJE

Contra el fuego, sistema Triple Action de FOGMAKER

38 REPORTAJE

Francisco Gámez, gerente de Transportes Rober, y el concejal de movilidad de Granada, César Díaz, nos hablan de "Granada Green"

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 PÚBLICO, SEGURO CONTRA EL COVID

LA RÁPIDA VENTILACIÓN EN AUTOBUSES Y AUTOCARES, CLAVE EN LA LUCHA CONTRA EL VIRUS

VARIOS ESTUDIOS DEMUESTRAN QUE AUTOBUSES Y AUTOCARES SON ESPACIOS SEGUROS FRENTE AL VIRUS COVID-19. SIN EMBARGO, HAY Matices EN ESOS INFORMES, COMO LAS OCUPACIONES ADECUADAS PARA QUE ESA SEGURIDAD SIGA SIENDO UNA REALIDAD. LA POLÉMICA ESTÁ SERVIDA

El transporte público lleva muchos años demostrando que es un modo muy seguro para viajar, con las cifras más competitivas de seguridad vial. Ahora, a esa seguridad frente a los accidentes de tráfico, hay que sumarle su importante labor para mantener la movilidad y luchar a la vez contra la propagación de la pandemia. Si en un principio se demonizó el uso del transporte público, incluyendo los consejos de diferentes autoridades estatales y autonómicas de usar el coche por considerar que suponía un peligro para la salud, múltiples estudios han confirmado que con el uso de mascarillas y el alto grado de ventilación de los vehículos, es escasa la probabilidad de contagios. Sin embargo, el sector sigue sintiendo la presión y las miradas externas que juzgan si realmente eso es así. Estas dudas suponen un retroceso de la demanda de los servicios de transporte colectivo, con lo que la situación económica de los operadores continúa agravándose. A esto se añaden las restricciones de movilidad. Y en este punto, muchos expertos nos alertan del efecto perverso de “echar el freno” en el uso del transporte público. Las cuentas salen fácil: más coches privados en la calle, más contaminación; menos nivel adquisitivo de los ciudadanos, coches más viejos y más contaminantes. Esto se traduce en mala calidad del aire y en el empeoramiento de muchas enfermedades relacionadas con la polución.

ALGUNAS MEDIDAS TOMADAS

A la limpieza diaria habitual se han sumado nuevos protocolos de desinfección más exhaustiva y con equipos específicos para eliminar el virus COVID-19 en los habitáculos de los vehículos. Se ha suministrado mascarillas al personal y se suministra también hidroalcohólico en el interior de las flotas y en las estaciones de autobús. Además, se ha acelerado el nivel de ventilación e instalado mamparas de protección para los conductores.

Por otro lado, gracias a la digitalización es posible eliminar el pago en efectivo para evitar que el dinero circule de mano en mano y los operadores pueden controlar la ocupación de cada vehículo para poder garantizar distancia de seguridad.

Es la hora punta lo que trae realmente de cabeza a todos. Para ello, el sector discrecional ha ofrecido en repetidas ocasiones poner a disposición de las autoridades los autocares que están parados y que podrían puntualmente servir como refuerzo.

LA REDUCCIÓN HASTA EL 30% DE OCUPACIÓN TRAERÍA CONSECUENCIAS NEGATIVAS

Desde la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (ATUC) y la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS), hicieron llegar al Ministerio de Sanidad su solicitud de no restringir la ocupación puesto que “no hay evidencia alguna de contagio en el transporte público” ante la posible implantación de las medidas contempladas sobre la reducción en el índice de ocupación de los transportes públicos de hasta un 30%. Recordaban ambos que se ha demostrado que los principales focos de contagio son

SEGÚN EL ESTUDIO REALIZADO POR LA COMISIÓN EUROPEA, "EL TRANSPORTE PÚBLICO NO REPRESENTA NI EL 1% DE TODOS LOS CONTAGIOS REGISTRADOS TRAS ESTUDIAR LA CADENA DE LOS BROTES"

las reuniones familiares y actividades de ocio, "donde el uso de las mascarilla u otras medidas de seguridad son más relajadas." ATUC y CONFEBUS consideran que reducir la ocupación en el transporte público sería muy perjudicial porque fomentaría el empleo del transporte privado y un mayor volumen de atascos, lo que también repercutiría en los niveles de emisiones. "La contaminación es otro de los grandes problemas sanitarios a nivel mundial y solo en España provoca en torno a 10.000 muertes al año", afirman.

LAS TRES C

Espacios cerrados, concurridos y donde existe comunicación, es lo que los epidemiólogos llaman "las tres C". Para que un lugar se considere de alto riesgo de contagio, debe cumplir todas esas condiciones. El transporte público reúne solo dos, porque se considera que no hay conversación entre desconocidos. Pero hay matices. Este argumento no parece sólido si tenemos en cuenta las conversaciones individuales por teléfono móvil. En todo caso, son los estudios los que determinan que el transporte colectivo es seguro.

ESTUDIOS INTERNACIONALES

Según se indica entre ambas asociaciones, "el último estudio realizado por la Comisión Europea sobre el transporte público señala que los viajes en autobuses, metros o tranvías son del todo seguros. El estudio apunta que, en comparación con las reuniones familiares o el ocio, que están a la cabeza con casi un 40% de los contagios; el lugar de trabajo, con un 27%; o el entorno sanitario, con un 12%, el transporte público no representa ni el 1% de todos los contagios registrados tras estudiar la cadena de los brotes." "En la misma línea, el informe COVID-19 and urban mobility: impacts and perspectives, elaborado por el Parlamento Europeo, señala que si se aplican las medidas preventivas establecidas como sucede en España, el riesgo de contagio en el transporte público es mínimo ya que estos vehículos son con diferencia más seguros que otros espacios cerrados donde la aplicación de estas medidas suelen relajarse", añaden. Entre los muchos estudios realizados al respecto podemos ver también el de la UITP y el de la Asociación Alemana BDO (Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer), que nos explican a continuación detalladamente desde ASCABUS en su sección oficial en la revista Viajeros.



DESCUBRE LAS 3 HERRAMIENTAS IMPRESCINDIBLES PARA MANTENER TU FLOTA DE FORMA FÁCIL, RÁPIDA Y SOSTENIBLE

VAPOPLUS

LIMPIEZA Y
DESINFECCIÓN CON VAPOR



OZ PLUS

DESINFECCIÓN
DE ALTO IMPACTO CON OZONO



LITIO WASH

EL MONOCEPILLO DE LAVADO
PARA GRANDES Y PEQUEÑAS FLOTAS



Asesoramiento en
Sistemas de Limpieza

www.JmbGrupo.com

LLÁMANOS O ENVÍANOS UN WHATSAPP

+34 607 400 483



SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE



LOS ESTUDIOS DEMUESTRAN LA SEGURIDAD DEL AUTOBÚS

ESTUDIOS CIENTÍFICOS CONFIRMAN EL BAJO RIESGO DE CONTAGIO POR COVID-19

RECIENTEMENTE, DIVERSAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES RELACIONADAS CON EL TRANSPORTE DE VIAJEROS EN AUTOBÚS HAN PRESENTADO LOS RESULTADOS DE LOS "ESTUDIOS CIENTÍFICOS" QUE CONFIRMAN EL BAJO RIESGO DE CONTAGIO POR COVID-19 EN EL TRANSPORTE DE VIAJEROS EN AUTOBÚS

Nos vamos a referir a dos de los estudios más cercanos en el ámbito europeo y con mayor repercusión:



a) UITP "Transporte público y Covid-19" Estudios científicos confirman el bajo riesgo de contagio Realizado por Ester Litovsky / Metrovías S.A

Member of COVID 19 UIP Task Force Buenos Aires
Octubre de 2020
<https://bit.ly/2KpaVnS>



b) Un estudio realizado por la Asociación Alemana "Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer"

BDO en colaboración con las principales marcas fabricantes MAN, MERCEDES BENZ, NEOPLAN, VDL, etc. "INTERCAMBIO DE AIRE EFECTIVO EN SU AUTOBÚS"
<https://bit.ly/35LmTAn>

INFORME DE LA UITP

Las conclusiones de los diferentes estudios científicos según el informe de la "UITP", se apoyan fundamentalmente en que un transporte sin contagio depende de que:

- Los Usuarios usan su mascarilla adecuadamente.
- Los Usuarios se higienizan las manos con frecuencia.



MAN Truck & Bus Center



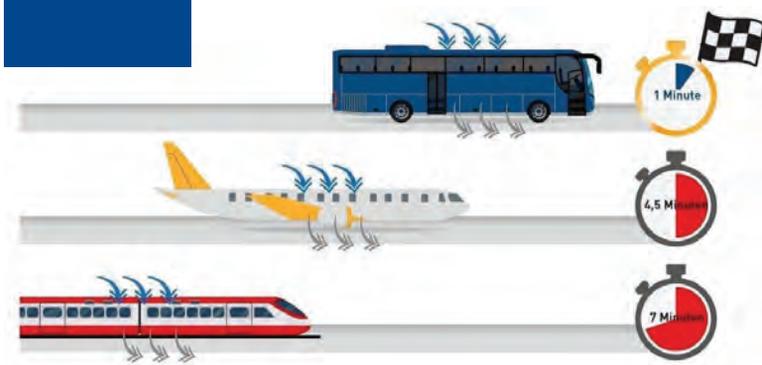
MAN TGE MICROBUS.

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





- Los Usuarios viajan en silencio y sin consumir alimentos.
- Las empresas Mantienen las superficies limpias y desinfectadas.
- Los Vehículos están ventilados y los sistemas de aire con altas tasas de renovación.
- La Ocupación variable es monitoreada.
- Con una adecuada ventilación, minimizando el hablar y los movimientos y utilizando mascarillas, el riesgo es 0% viajando hasta 70 minutos, pasando luego al 1% para tiempos superiores.

Si además tenemos en cuenta que en los espacios cerrados, con mucha gente y donde se mantienen conversaciones a corta distancia (conocido como las tres "C", por sus siglas en inglés), son lugares especialmente favorables para la transmisión del virus y que los tres elementos deben darse en forma conjunta, se constata que en el transporte público no se cumple con la tercera de estas condiciones, ya que la gente normalmente no mantiene conversaciones, además de usar mascarilla en forma generalizada y viajar por cortos períodos de tiempo, reduciendo la cantidad de aerosoles que liberan.

INFORME DE LA BDO

En el Informe "INTERCAMBIO DE AIRE EFECTIVO EN SU AUTOBÚS" de la Asociación Alemana "Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen" BDO se destaca que según los descubrimientos actuales, un gran intercambio de aire reduce significativamente el riesgo de propagación de virus por el aire. Esto significa que los sistemas de ventilación y aire acondicionado son actualmente de especial importancia cuando se viaja en autobús. Los sistemas de ventilación y aire acondicionado instalados en los autobuses se desarrollan continuamente y ahora cumplen con los más altos estándares tecnológicos.

LOS POTENTES SISTEMAS DE AIRE ACONDICIONADO PROPORCIONAN UN INTERCAMBIO DE AIRE RÁPIDO:

Los autocares europeos disponen de sistemas de climatización muy potentes con conductos de ventilación para un elevado caudal de aire, que junto con puertas y ventanas cerradas, desarrollan su máxima eficiencia. El aire templado con una alta proporción de aire fresco se insufla desde arriba y se transporta de nuevo fuera del vehículo a través de un sistema de escape de aire eficiente. Así se mueven grandes masas de aire: para un autocar de 12m, hasta 7.000 m³/h y para un autobús de dos pisos hasta 13.000 m³/h. Para ilustrar esto: en una casa unifamiliar típica con

150 metros cuadrados y una altura de habitación de 2,5 m hay 375 m³ de aire. Por un autobús de dos pisos, transcurren por hora un volumen de aire equivalente a 35 casas unifamiliares. Por lo tanto, todo el aire en el interior de un autocar europeo se intercambia permanentemente: en el modo de ventilación, se produce un intercambio de aire completo superior a menos de un minuto y a temperaturas medias en el modo de enfriamiento entre uno a cinco minutos.

Además, con un número razonable de personas en un autocar, se distribuye en un espacio comparativamente grande: incluso con un autobús completamente ocupado por 51 personas, todavía hay alrededor de 1,2 m³ de espacio para cada pasajero.

SE PROPORCIONA AIRE FRESCO:

En el modo automático, el sistema de aire acondicionado suministra siempre la máxima cantidad posible de aire fresco específico del vehículo de forma controlada por programa para lograr el mejor confort climático y eficiencia energética posibles.

A temperaturas en torno a los 23 ° C, la trampilla de aire exterior está 100% abierta en los autocares europeos en las rutas de referencia por autopista, con la mayoría de los modelos, por razones técnicas, queda entre 1% y un 15% de aire circulante.

LOS FILTROS PROPORCIONAN

SEGURIDAD ADICIONAL:

El aire fresco aspirado del exterior y la proporción de aire recirculado que permanece en modo refrigeración en los días calurosos se limpian mediante filtros de alta eficiencia. Estos filtran partículas de un tamaño de 0,5 micrómetros. Las gotitas que contienen el virus o las partículas de polvo a las que se adhiere se pueden capturar y filtrar. Estos filtros se cambian al menos cada seis meses.

Cuando se trata de intercambio de aire, el autocar ofrece el mejor rendimiento comparándolo con el tren o el avión; el aire se cambia (Fuente: Deutsche Bahn, BDO 2020) 7 veces más rápido en un autocar que en cada coche de un tren tipo ICE1 y 4,5 veces más rápido que en el avión tipo 737-800

FUENTES DE LOS INFORMES:

<https://www.uitp.org/>
<https://www.bdo.org>

EL AUTOCAR RENUEDA SU AIRE 7 VECES MÁS RÁPIDO QUE UN TREN Y 4,5 VECES MÁS RÁPIDO QUE EN EL AVIÓN



Agustín Gómez Pereira
 Secretario General de Ascabús
 C/Orense nº 34, Planta 9ª,
 Edificio Iberia Mart II
 28020 Madrid
 Telf. 699594987 / Fax.
 913450377
www.ascabus.es

Contigo, hasta donde quieras llegar.

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



COVID-19 Y EL RIESGO DE NO UTILIZAR EL TRANSPORTE PÚBLICO

ARTÍCULO SOBRE LAS CONSECUENCIAS DEL MIEDO AL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

LOS AUTORES DEL ARTÍCULO SON LOS EXPERTOS Y MIEMBROS DEL THINK TANK MOVILIDAD DE LA FUNDACIÓN CORELL, JOSÉ DIONISIO GONZÁLEZ Y SAMIR AWAD. NOS HABLAN DE LA ESTIGMATIZACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO Y SUS POSIBLES CONSECUENCIAS PARA LA SALUD Y EL MEDIO AMBIENTE

Durante los últimos meses estamos viviendo tiempos inciertos, en los que casi cada actividad humana que imagine nos se ha visto trastocada. La pandemia nos ha obligado a repensar, incluso, lo más cotidiano de nuestras vidas. Después del confinamiento y las primeras fases de vuelta a la 'normalidad' estamos redefiniendo nuestra cotidianidad y, en ella, el transporte, al ser una actividad intermedia necesaria para que podamos llevar a cabo casi todas las demás actividades de nuestro día a día, es una de las que más han sufrido.

A pesar de haberse demostrado un sector esencial durante estos meses para garantizar la movilidad de los trabajadores esenciales, se han difundido una serie de mitos que han extendido el miedo al contagio en el transporte público y han provocado una lenta recuperación de la demanda, tras la caída sin precedentes durante el confinamiento. Estas alertas se basan en dos estudios que han sido rápida y rotundamente contestados. Sin embargo, el daño reputacional ya estaba hecho y ahora resulta realmente difícil cambiar la opinión de los ciudadanos no informados.

LA INJUSTIFICADA ESTIGMATIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Aunque aún quedan muchas dudas en torno a las vías de transmisión del virus y no conviene hacer juicios apresurados, las últimas evidencias apuntan a la vía de transmisión aérea, para la cual el método más eficaz de prevención es el uso de la mascarilla y garantizar una ventilación adecuada. A pesar de la estigmatización injustificada del transporte público, las partes interesadas del sector están comprometidas con recuperar la confianza y tran-

quilizar a los pasajeros. Así, desde el inicio de la crisis, las autoridades y operadores de transporte público han estado trabajando para garantizar la seguridad del mismo: adaptando la oferta de transporte, escalando y reforzando los procedimientos de limpieza y desinfección de vehículos y estaciones, proporcionando equipos de protección de personal a su personal e incluso a los pasajeros, instalando dispensadores hidroalcohólicos en las estaciones, asegurando que los viajeros usen su máscara de manera eficiente, aumentando el nivel de ventilación natural y renovación del aire, acelerando la digitalización de sus operaciones y el despliegue de herramientas informáticas para monitorear mejor el número de viajeros y proporcionar información horaria sobre ocupación para evitar vehículos abarrotados, proporcionando facilidades de pago sin contacto y proporcionando una comunicación transparente hacia el público y su personal.

Gracias a estas medidas, los estudios llevados a cabo en Japón, Corea del Sur, Hong Kong, Austria y Francia apuntan a un riesgo de contagio que parece situarse entre el 1% y el 0,005%, una probabilidad incluso inferior a la de morir en un accidente de tráfico. Por supuesto, el riesgo es menor cuando se cumplen las medidas de precaución e higiene citadas. Todo parece apuntar, por tanto, a que los mitos generados en torno al contagio en el transporte público no eran más que creencias infundadas que deben ser desmontadas.

Aunque todas estas medidas han tenido como resultado un alto aumento de sus costes, las autoridades y operadores de transporte público han demostrado su rápida adaptabilidad y, sobre todo, un sentido de responsabilidad y fuerte compromiso hacia su personal y sus usuarios. Dada la reanudación progresiva de la oferta de transporte público es, por tanto, imperativo intervenir con medidas de apoyo financiero excepcionales o el sistema colapsará.

Es importante también evitar caer en el alarmismo, comunicando las evidencias científicas para restablecer la confianza de la ciudadanía en el sector del transporte público. Las autoridades y los operadores de transporte público deben reforzar su interacción con los medios de comunicación para explicar las adaptaciones del sector.

EL TRANSPORTE PÚBLICO, COLUMNA VERTEBRAL DE LA MOVILIDAD URBANA

Las evidencias científicas apuntan, además, a que la contaminación del aire es una de las principales causas de mortalidad y un factor de riesgo importante para las enfermedades respiratorias y cardiovasculares agudas, entre las que se encuentra la COVID-19. Por tanto, el abandono del transporte público y el desequilibrio del reparto modal a favor del coche particular suponen un riesgo evidente al que no deberíamos exponernos como sociedad.

Este impacto va, sin duda, mucho más allá de las cuestiones relacionadas con la calidad del aire y la



“EL TRANSPORTE PÚBLICO DEBE SER LA COLUMNA VERTEBRAL DE LA MOVILIDAD URBANA EN TODAS LAS ESTRATEGIAS DE RECUPERACIÓN DE LA CRISIS”

salud. Teniendo en cuenta que, en las grandes ciudades españolas, el transporte público supone aproximadamente la mitad de los viajes mecanizados. Su descenso y el ascenso del uso del coche estaría asociado a una mayor congestión, un mayor ruido, una mayor ocupación de espacio público (y, por ello, una menor calidad del espacio dedicado a otros usos), un mayor impacto sobre el cambio climático, una mayor accidentabilidad y, no nos olvidemos, una mayor inequidad, que nos alejaría del cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Por estos motivos, el transporte público debe ser la columna vertebral de la movilidad urbana en todas las estrategias de recuperación de la crisis. Y, es que, no podemos poner en riesgo nuestra calidad de vida renunciando a los beneficios sociales, medioambientales y económicos del transporte público para la sociedad, sino que debemos reforzarlos. Los datos están ahí y confiamos en que los responsables políticos los utilicen con sabiduría.



JOSÉ DIONISIO GONZÁLEZ
DIRECTOR DE ESTRATEGIA DE LA UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO (UITP), SOBRE LA SITUACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA PANDEMIA



SAMIR AWAD
PROFESOR DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TRANSPORTE Y MODELOS MATEMÁTICOS APLICADOS A TRANSPORTE EN LA UNIVERSIDAD EUROPEA DE MADRID



“MUCHAS EMPRESAS ESTÁN YA EN QUIEBRA TÉCNICA Y OTRAS A PUNTO DE ENTRAR EN ELLA”

ALFONSO TABORDA, PRESIDENTE DE DIREBÚS

CON ESTA ENTREVISTA ACABAMOS LA SERIE DE QUESTIONARIOS A LAS PRINCIPALES ASOCIACIONES NACIONALES DEL SECTOR, ATUC, CONFEBUS, ANETRA Y DIREBÚS

Qué balance haría de la situación actual del sector según los datos de sus asociados?

La situación actual es bastante preocupante y crítica, pues muchas de las empresas están ya en quiebra técnica, y otras a punto de entrar en ella. Esta situación no solo viene causada por el COVID-19, se ha agravado más por las deficientes medidas impulsadas por el Gobierno, que a lo único que ha llevado a las empresas es a endeudarse más y estar a día de hoy ahogadas y con una deuda tan elevada que dificulta más su continuidad.

En definitiva a una empresa que no puede trabajar y por ende facturar no se la puede hacer pagar, ya que esto solo tiene un destino y ese es el cierre.

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

Desde DIREBÚS estamos trabajando en varias medidas, para aminorar las consecuencias del COVID-19, pues fuimos la primera asociación que solicitó la moratoria para los préstamos y créditos leasing. Esta medida se aplicó rápidamente por varios países de la CEE.

También estamos trabajando en la exención del total de los seguros sociales de los trabajadores que no pueden desempeñar su trabajo en la empresa, ya que una empresa no puede solicitar préstamos para hacer frente a los seguros sociales de personal que no trabaja, pues desde el 13 de marzo a día de hoy muchas empresas han tenido que abonar a la seguridad social entre 80.000 y 100.000 euros mensuales sin facturar, y este dinero lo han obtenido mediante créditos ICO. Esto hace que la deuda de la empresa se eleve y tengan mucha más dificultad de obtener financiación, y con ello su final sea el concurso. Solicitamos que los créditos ICO concedidos, sean más flexibles en cuanto a la forma en tiempo de devolución de los mismos, pues actualmente este periodo es de 4 o 5 años, tiempo insuficiente que provocaría en la empresa una masiva cuantía en pagos y con unas previsiones de trabajo muy deficientes. Por ello es necesario que la devolución de estos préstamos ICO sea mínimo de 12 años. Esto flexibilizaría la carga de pagos de la empresa y con ello menos riesgo de cese de actividad. Estamos elaborando un informe para solicitar ayudas directas al sector ya que desde Europa llegarán ayudas para el sector turístico. Actualmente en otros países de la CEE ya se están dando ayudas directas a las empresas de discrecional. En concreto, Alemania está abonando hasta 35.000 euros por bus.

Resulta paradójico que siendo España un país perteneciente a la CEE, sea el país que prácticamente no ha ayudado nada a las empresas pyme, todo se ha reducido a “pide un préstamo ICO”.

Siendo las empresas pyme las que sostienen el tejido empresarial de este país, y no solo eso también con los impuestos que pagan estas pymes, abusivos y que prácticamente suponen un 60% de la facturación a día de hoy, no hemos tenido una respuesta como debería de haber sido por la Administración.

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

Desde DIREBUS hemos trabajado para denunciar las zonales o integradas, este nuevo modelo solo les beneficia a las Administraciones y a las empresas de regular. Estamos completamente en desacuerdo con esta medida, pues volvemos a lo de siempre. Y es que cada vez tienen menos futuro las pequeñas y medianas empresas del sector.

Hemos solicitado a los diferentes ministerios la reforma del artículo 443, pues sería un alivio para las empresas poder seguir trabajando dos años más sin necesidad de inversión.

En esta medida hemos insistido mucho porque creemos, sin lugar a dudas, que es una medida carente de razonamiento alguno en materia de seguridad, pues no tiene sentido que los niños de Baleares y Canarias puedan asistir a sus clases en vehículos de más de 16 años, y en la Península no. Esto ya no solo nos parece una incongruencia sino un ataque discriminatorio a las empresas de la Península, pues al parecer no somos todas las pymes iguales ante la ley. También estamos impugnando licitaciones escolares que van con precios temerarios muy por debajo de costes, y este es un hecho que nos preocupa enormemente porque afecta de modo directo a la seguridad y calidad del servicio.

“A UNA EMPRESA QUE NO PUEDE TRABAJAR Y POR ENDE FACTURAR NO SE LA PUEDE HACER PAGAR, YA QUE ESTO SOLO TIENE UN DESTINO Y ESE ES EL CIERRE”

Entendemos y sabemos por experiencia que una empresa del sector no puede cubrir los mantenimientos con los protocolos establecidos por el fabricante, si no tiene unos ingresos acorde a su explotación.

Desde su aparición, DIREBUS se dibuja como la voz discordante del sector aunque sobre el papel parece que defienden casi las mismas ideas.

¿Qué les diferencia del resto de las asociaciones? DIREBUS desde su inicio siempre ha buscado la unidad, y prueba de ello es que les hemos tendido la mano a todas las asociaciones. Hemos tenido numerosas reuniones para llegar al consenso y siempre para ir de la mano en todo, pero nunca hemos encontrado el acuerdo. Es difícil a veces cambiar la forma de trabajar y esto dificulta el acuerdo.

DIREBUS ha llegado para ser diferente y no rendirse ni callar ante la discriminación que sufre el discrecional, y sobre todo intentar lograr una igualdad en el transporte defendiendo la liberalización, requisito imprescindible para poder digitalizar plenamente las empresas de discrecional. No ha sido un camino fácil pues algunos nos han tachado de populistas, pero entendemos esta reacción pues el sector no estaba preparado para escuchar claramente las irregularidades que sufre el discrecional.





Ayer, una exigencia de futuro.
Hoy, una necesidad presente.

Medio Ambiente



ANETRA PRESENTA SU PLAN DE RECUPERACIÓN

LA ASOCIACIÓN QUIERE CON ÉL DAR UN IMPULSO A LA MOVILIDAD COLECTIVA EN AUTOCAR

ANETRA HA PRESENTADO AL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA SU PLAN DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA PARA DESARROLLARSE EN LOS PRÓXIMOS AÑOS EN FAVOR DE UN SECTOR DISCRECIONAL ESPAÑOL MANIATADO POR EL COVID-19

A pesar de la difícil situación que atraviesa debido a la pandemia, desde ANETRA se afirma que es un sector dinamizador, con grandes posibilidades de un mayor desarrollo de servicios de transporte colectivo de grupos homogéneos de viajeros por carretera, restando cuota modal al vehículo privado. El Plan de Recuperación y Resiliencia de ANETRA apuesta porque el Gobierno de España conecte el sector discrecional con el transporte regular de uso especial e impulse el transporte turístico en autocar junto con rutas "inteligentes" de trabajadores hacia polígonos industriales y complejos empresariales en el extrarradio del centro de las ciudades españolas, así como incrementar el transporte escolar colectivo "sostenible" hacia los centros educativos. Esto supondría según la asociación beneficios sociales, medioambientales y para el propio sector discrecional.

NUEVA CULTURA DE MOVILIDAD

Es por ello que la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del MITMA requiere

como aspecto fundamental "la divulgación de una nueva cultura de movilidad, que refuerce la confianza de los ciudadanos sobre el transporte colectivo sostenible y eficiente."

La asociación afirma que "el transporte en autocar garantiza la conectividad global al ciudadano, contribuye a la descarbonización del transporte y mejorar la calidad del aire en las ciudades. Un vehículo compartido ofrece ratios de ocupación superiores al 70%, lo que de media contribuye a sacar 33 turismos diarios de la carretera. El coste de la congestión alcanza el 2% del PIB comunitario, y el 7,5% de las emisiones de CO2 son producidas por el uso privado de turismos y de motocicletas."

Con este diagnóstico, la apuesta por el transporte colectivo resulta fundamental para reducir la emisión de gases de efecto invernadero, conseguir unas ciudades con un reparto del espacio público más equilibrado (devolviéndoselo a los modos de transporte público), reducir la contaminación atmosférica y acústica. "Y por tanto el número de contagios y fallecimientos por coronavirus", añade la asociación.

ANETRA insta al Gobierno de España a que "lance con urgencia sobre la ciudadanía un programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible al trabajo y a centros educativos a través del autocar, generador de transporte colectivo de viajeros bajo un entorno libre de propagación del virus en su interior. Dicha medida forma parte del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de ANETRA, dirigido al Gobierno de España por y para el futuro del sector del transporte discrecional español."



Abordar hoy los desafíos del mañana

Otokar afronta los retos de movilidad urbana con soluciones de energía alternativas.



100% eléctrico

e-KENT C electric DRIVE



Gas natural

KENT C CNG

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

Otokar



SIGUERO APUESTA POR LA CALIDAD DE VOLVO

EL OPERADOR HA APOSTADO POR LA CALIDAD Y FACILIDAD DE CONDUCCIÓN DE LOS AUTOCARES

LA EMPRESA SEGOVIANA CON TRES GENERACIONES Y MÁS DE 70 AÑOS RECORRIENDO LAS CARRETERAS DEL PAÍS, LLEVA DESDE 2015 APOSTANDO POR RENOVAR SU FLOTA CON LA MARCA SUECA VOLVO BUSES. EL GERENTE DE SIGUERO, SERGIO ARRIBAS, AFIRMA QUE SUS CONDUCTORES "YA NO QUIEREN OTRA MARCA"



Sergio Arribas Moreno, gerente de la compañía, frente a uno de los modelos B11R que forma parte de la flota de Autocares Siguero.

Lo que hace 75 años empezó como una modesta línea regular que recorría pequeños pueblos de los alrededores de Segovia, hoy se establece como una compañía ambiciosa que ha pasado de ofrecer un único servicio regular a recorrer incontables kilómetros por numerosas e importantes ciudades europeas.

Sergio Arribas Moreno, actual gerente de la compañía, recuerda lo limitadas que eran por entonces las operaciones de la empresa: "Mis abuelos empezaron con una pequeña línea regular, y trabajaban lo poco que había de discrecional: ir a la nieve y excursiones de parroquias mayormente". Pasado un tiempo los abuelos de Arribas ampliaron el servicio con colegios y escuelas infantiles de la zona.

LAS PRIMERAS GENERACIONES DE SIGUERO

Tras la primera generación, los abuelos de Arribas, tomó el mando su padre que con tan solo tres vehículos comenzó a hacer el servicio discrecional de los colegios de Segovia. En esta segunda generación Autocares Siguero experimentó un punto de inflexión muy importante durante los años 90 con el servicio de transporte Segovia-Madrid gracias a la universidad, hasta el año 96. No obstante, el padre de Arribas lejos de conformarse con eso fue un paso más allá: "El transporte internacional lo empezó a dar mi padre con un solo coche. Actualmente estos servicios representan un 25% largo del negocio", explica Sergio Arribas.

VOLVO, LA FIRME APUESTA DE LA TERCERA GENERACIÓN

Fue en esta tercera generación con Sergio Arribas, cuando Volvo Buses comenzó a formar parte de la historia de Siguero. En el año 2015 se incorporaba el primer modelo de la marca sueca a la flota, “fue cuando decidí dar un salto de ampliación y calidad, y apostar por una misma marca que es Volvo y hasta ahora” explica Arribas. Según el gerente Volvo Buses le ayudó a dar el salto cualitativo que su empresa necesitaba en ese momento: “Pasar a Volvo fue un cambio esencial, un cambio que no creo que lo haya en el mercado. Lo que más puedo resaltar de los Volvo es la suspensión, así como el funcionamiento y rendimiento del vehículo en sí”. En la actualidad la flota de Autocares Siguero está formada por más de una treintena de vehículos de los que 12 pertenecen a la firma de origen sueco.

EL CONDUCTOR, UNA PRIORIDAD

Sergio Arribas reconoce cómo se ha transformado el mercado de los autocares y cómo los fabricantes han adaptado su oferta al cambio de visión que, ahora, pone el foco en el conductor. “Ahora se piensa en el conductor, en su comodidad, en la facilidad de la conducción, la automatización, la suspensión, el confort, la climatización, etc...” indica el gerente.

La última adquisición de la empresa ha sido la del modelo B11R. Estos vehículos ayudan a la compañía a rentabilizar sus rutas, gracias a su motor de 11 L de elevada eficiencia energética y el sistema de predicción de la ruta I-See, que permite ahorrar hasta un 2,5% de combustible y reducir sus emisiones de CO2. Este modelo es un autocar versátil, su diseño y la fuerza del motor lo convierten en un vehículo con un par sólido y una gran facilidad de conducción. Arribas, que mantiene una relación fluida con sus empleados comenta: “Los conductores ya no quieren que cambiemos a otra marca. Al final son ellos quie-

“EL PRIMER AUTOCAR VOLVO LO TRAJIMOS EN 2015, FUE CUANDO DECIDÍ DAR UN SALTO DE AMPLIACIÓN Y CALIDAD, Y APOSTAR POR UNA MISMA MARCA QUE ES VOLVO Y HASTA AHORA”



Sergio Arribas junto a Alfredo García, jefe de zona de Volvo Buses.

nes tienen que transmitirme cómo se sienten con los vehículos, y están muy contentos con Volvo”.

El confort y la rentabilidad que Volvo aporta a la flota de Autocares Siguero se vuelven indispensables en sus operaciones de transporte internacional, con las que recorren ciudades como Burdeos, París, Londres, Ámsterdam, Innsbruck, entre otras. Estos viajes tienen una duración de hasta 29 días por lo que la comodidad y el rendimiento son indispensables para que el con-



Modelo Volvo B11R con carrocería Irizar i6s.



Volvo B11R recorriendo una de las carreteras que rodean la ciudad de Segovia.

“LOS CONDUCTORES YA NO QUIEREN QUE CAMBIEMOS A OTRA MARCA. AL FINAL SON ELLOS QUIENES TIENEN QUE TRANSMITIRME CÓMO SE SIENTEN CON LOS VEHÍCULOS, Y ESTÁN MUY CONTENTOS CON VOLVO”

ductor pueda sobrellevar el volumen de horas al volante.

Asimismo, el diseño, la apariencia y el estado de los autocares es muy importante para Sigüero: “Nuestro lema es: calidad, calidad y calidad.”. La empresa realiza numerosos traslados asociados



Uno de los Volvo B11 R de Autocares Sigüero realizando una de sus rutas recreativas.



Autocar Volvo B11 R estacionado por uno de los trabajadores de la empresa sevoviana.



con congresos y eventos similares, unos servicios que exigen que los coches estén no solo en perfecto estado e impolutos tanto dentro como fuera del vehículo, sino que deberán poseer también un diseño moderno y elegante.

FUTURO SOSTENIBLE

Desde Autocares Sigüero también están comprometidos con el medioambiente, por este motivo procuran renovar su flota de manera que se adapte a las nuevas normativas Euro y que con la reducción de consumo de combustible se reduzcan también las emisiones de CO2, lo que conlleva a un transporte más sostenible.

En línea con esta inquietud, Sergio estuvo presente en la presentación de la nueva gama 9000, con los nuevos autocares 9700 y 9900, que tuvo lugar en Suecia. Sergio Arribas ve en estos modelos una apuesta para el futuro del transporte: “tienen futuro aquí en España, son vehículos robustos, con líneas rectas y modernas. Destacan por su innovación, pero sobre todo su robustez”.

Fruto de este interés, Volvo Buses ofreció una demo del modelo 9700 a Autocares Sigüero, de manera que pudo examinar las prestaciones del vehículo, y evaluó favorablemente todas sus características, entre ellas el puesto del conductor, la visibilidad, el motor, el consumo o la dinamización de la conducción. En este sentido, el 9700 demostró ser un autocar sobresaliente en términos de seguridad, comodidad y potencia, destacando principalmente en el rendimiento del motor, la caja de cambios, la radio de giro y el sistema de frenos. También con respecto al interior del vehículo, la experiencia de autocares Sigüero hizo que resaltara especialmente la amplitud del espacio de a bordo, el acceso y el confort.

El futuro de la empresa, según Arribas, es positivo, un trabajo que llevan a cabo día a día y solo esperan seguir el ritmo de crecimiento actual durante muchos años más. Por el momento, una cosa es segura, y es que la flota de Autocares Sigüero seguirá destacando por la excelencia de sus trabajos y -desde ahora- por la apuesta segura de la empresa por Volvo Buses, con la que seguirá renovando su flota en pro de un servicio de calidad que rentabilice sus rutas y sea más respetuoso con el medioambiente.



NUEVO SOLARIS URBINO 15 LE ELÉCTRICO

ES APTO PARA TRANSPORTE URBANO Y TAMBIÉN PARA SERVICIOS DE CERCANÍAS

SOLARIS AMPLÍA SU GAMA DE ELECTROMOVILIDAD CON ESTE NUEVO LOW ENTRY QUE CUENTA CON GRAN FLEXIBILIDAD TANTO POR LAS SOLUCIONES DE CARGA QUE OFRECE COMO POR SU ADAPTACIÓN A LA CONFIGURACIÓN QUE SE ADAPTE A LAS NECESIDADES INDIVIDUALES DEL OPERADOR

El Urbino 15 LE electric se perfila como un autobús muy flexible. Permitirá a los operadores planificar rutas de cero emisiones no solo dentro de los límites de la ciudad sino también más allá de estos.

BATERÍAS Y OPCIONES DE CARGA

El corazón del Urbino 15 LE electric es un motor eléctrico de 300 kW que mejora su eficiencia con la tecnología SIC, es decir, utilizando circuitos basados en carburo de silicio. El motor está refrigerado por líquido, mientras que la potencia motriz se transmite al segundo eje del vehículo. La energía derivada de un conjunto de 6 baterías, con una capacidad total de 470 kWh, alimenta al sistema de propulsión. Se han instalado 4 en la parte trasera del autobús y los dos restantes se han montado en el techo. Las baterías Solaris High Energy + de última generación ofrecen alcances de hasta unos pocos cientos de kilómetros con una sola carga.

Las baterías del nuevo modelo se pueden recargar en modo rápido, utilizando un pantógrafo, tanto uno convencional como uno invertido. Además, cada modelo de autobús eléctrico de tres ejes está equipado con un conector enchufable para recargar vehículos en las instalaciones de una estación de autobuses. Para comodidad de los clientes, el pro-

ductor ha ideado cuatro opciones para colocar el enchufe de carga.

OPTIMIZA LA EFICIENCIA ENERGÉTICA

Este nuevo modelo cuenta con un sistema de aire acondicionado con función de bomba de calor, que utiliza el calor extraído del exterior para alcanzar la temperatura correcta del vehículo. Esta solución permite elevar la eficiencia energética del vehículo, lo que se traduce directamente en un rango de conducción más amplio. El dispositivo utiliza dióxido de carbono como fluido de trabajo.

CON TECNOLOGÍA PARA UNA SEGURIDAD AVANZADA

La infraestructura del vehículo se ha diseñado de acuerdo con los estándares ITxPT. Tres pantallas grandes garantizarán que los pasajeros tengan información legible. Está totalmente adaptado para integrarse con el propio sistema de gestión remota de flotas de la compañía, denominado eSConnect. El panel del conductor interactivo con pantallas táctiles combina muchas funciones de seguridad avanzadas, comenzando con avisos que aconsejan abrocharse los cinturones de seguridad, encendido automático de luces y limpiaparabrisas, cámaras de gran angular en lugar de espejos laterales que garantizan una excelente visibilidad, y terminando con el sistema activo de asistencia al conductor Mobileye Shield +. Estas soluciones innovadoras hacen que el problema de los denominados puntos ciegos sea nulo para siempre. Mobileye Shield + reduce notablemente el riesgo de colisiones directas con peatones y vehículos, al detectar su presencia alrededor del vehículo y notificar al conductor sobre ellos mediante alertas sonoras y visuales.



“EL E-COMMERCE ESTÁ DEMOSTRANDO SER UNA GRAN HERRAMIENTA EN ESTOS MOMENTOS TAN ATÍPICOS”

DAVID PEREIRA, DIRECTOR DE ATLAS BUS

ATLAS BUS SE HA CARACTERIZADO POR COMPRENDER LAS NECESIDADES DE LOS CLIENTES DEL SECTOR DEL AUTOBÚS Y EL AUTOCAR. AHORA SE ACERCA TODAVÍA MÁS, METIENDO EN SU CATÁLOGO PRODUCTOS ESPECÍFICOS PARA LA LUCHA CONTRA EL COVID EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

En 2020 ATLAS BUS ha cumplido 10 años. ¿Cómo podría describir la evolución en esta década de la empresa y qué ha cambiado?

La evolución de Atlas ha sido exponencial, teniendo un crecimiento constante y rápido, arrojando porcentajes muy superiores a los del sector. La incorporación de clientes continua, fidelización y grandes acuerdos con

compañías, fueron el quehacer diario de la compañía. Un gran esfuerzo que año a año se ve recompensado con una posición importante como referente de servicios para autobuses. Por supuesto, y dadas las circunstancias de pandemia, como todas las empresas, entendemos este año 2020 como un año perdido, quizás de retroceso incluso, pero que nos da la oportunidad de mejorar aspectos que no se entenderían sin estar en este contexto.

¿Cómo es hoy ATLAS BUS?

A lo largo de estos 10 años, el equipo humano creció tanto en valor como en tamaño, pues además de las incorporaciones, la formación fue decisiva para dar gran calidad al trabajo desempeñado. La experiencia y la comprensión con un conocimiento profundo del producto, marcan la diferencia con otras compañías. En este año 2020, también estamos potenciando las plataformas informáticas, creación de catálogos y sobre todo el E-Commerce, que está demostrando ser una gran herramienta en estos momentos tan atípicos.

Acaba de lanzar su gama de climatización de invierno. ¿Qué destacaría de su gama de producto para calefacciones de autobús?

Principalmente debemos señalar, que los equipos y componentes de calefacción se ciñen cada vez más a las necesidades de los usuarios y fabricantes, buscando materiales más ligeros, eficientes y confortables.

Cuentan además con una serie de productos específicos para evitar contagios en el transporte en autobús y autocar. ¿Podría describir esa gama, sus características y lo que nos ofrece?

En estos momentos tan difíciles que estamos viviendo, la contribución comercial de Atlas es la incorporación y distribución de productos para la lucha del Covid-19, productos como Gel hidroalcohólico, Generadores de Ozono, filtros de carbón activo, cortinas y pantallas de protección, dispensadores de gel y adhesivos de señalización e información.

En tiempos tan complicados, qué mensaje le mandaría a sus clientes y al sector del transporte en autobús en general.

En estos momentos de incertidumbre, de repentinos y cambiantes escenarios, se hace muy difícil realizar predicciones a corto plazo. El futuro inmediato es incierto, y a largo plazo tampoco se ve demasiado alentador, sobre todo si el sector no recibe ningún tipo de ayuda del Gobierno, pero creo que la clave será la resistencia, la coherencia con la situación, distinguirse por aplicar medidas higiénicas que den confianza al usuario y confiar en una solución rápida a la pandemia pues, si no, el problema ya no sería el sector, sino el mundo entero.

PRODUCTOS DE ATLAS BUS PARA LUCHAR CONTRA LA PANDEMIA

Atlas Bus presenta su gama de soluciones protectoras para prevenir la propagación del Covid-19, con medidas efectivas para su control. Estos productos se encuentran disponibles en stock

- Gel higienizante + soporte. Este es un kit para la seguridad y tranquilidad del conductor y los pasajeros. Consta de dosificador y gel.
- Generador de Ozono 10.000 mg/h, la gran ventaja que tiene el ozono es su TC "el tiempo y la concentración", superior a cualquier agente químico viricida que se conozca actualmente. Neutraliza los virus que se desplazan por el aire o se depositan en superficies, eliminándolos en un tiempo récord. Disminuye el riesgo de contagio de enfermedades.
- Cortina transparente COVID-19, una barrera perfecta de protección entre el conductor y los pasajeros, ante estornudos e infección por transmisión de gotas, con 100% de visibilidad. Certificada y homologada, cumpliendo con las normativas para autobuses y autocares. Es ignífuga, con caratula de aluminio anodizada, resistente y de fácil limpieza para su desinfección, de altura regulable y fácil instalación en techo o frontal.



A LO LARGO DE ESTOS 10 AÑOS, EL EQUIPO HUMANO CRECIÓ TANTO EN VALOR COMO EN TAMAÑO, PUES ADEMÁS DE LAS INCORPORACIONES, LA FORMACIÓN FUE DECISIVA PARA DAR GRAN CALIDAD AL TRABAJO DESEMPEÑADO



www.atlasautobus.com Avda. Rebullón s/n - P.I. A Portela • 36416 Mos, Pontevedra, España • Tlf: 986 288 934 • Fax: 986 498 890 info@atlasautobus.com
Delegación Madrid: Solidaridad 9 • P.I. Los Olivos • 28906 Getafe - Madrid • Tlf: 91 357 87 13

Recambios y Accesorios para Autobuses y Autocares

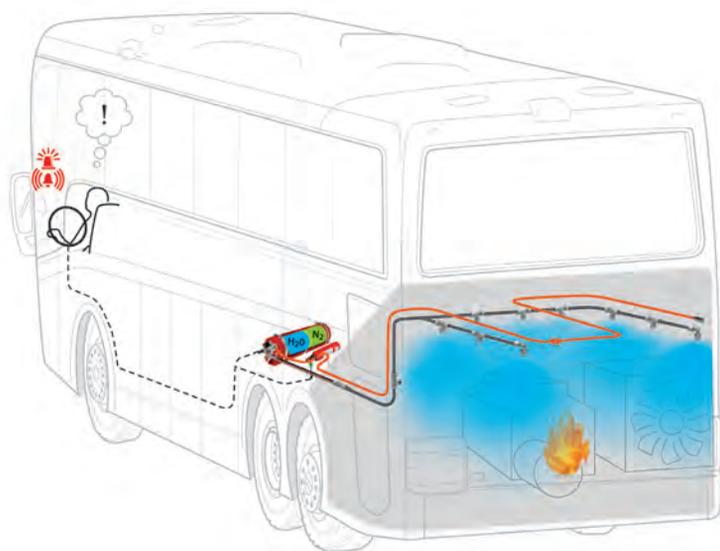
ILUMINACIÓN - EMBELLECEDORES - CARROCERÍA - INTERIORES - AUDIO & VIDEO - SISTEMAS DE PUERTA



**Ayats Autocuby Beulas BMC Carser
Carsa Caetano Castrosua Camo Cobus
Carbus Farebus Ferqui Indcar Higer
Integralia Irisbus Iveco Irizar Isuzu
King Long MAN Marcopolo Mercedes
Benz Neoplan Nogebus Obradors
Otokar Scania Setra Sunsundegui
Staco Temsa UNVI VDL Volvo VW**



Euroliners y Eurotrims Distribuidores exclusivos para España y Portugal



CONTRA EL FUEGO, FOGMAKER

SU SISTEMA TRIPLE ACTION BAJA LA TEMPERATURA DE UNOS 700°C EN SÓLO 10 SEGUNDOS

ESTE EXPERTO EN EXTINCIÓN DE INCENDIOS EN VEHÍCULOS OFRECE AL MERCADO UN SISTEMA QUE ES EFICAZ CONTRA EL FUEGO EN TODO TIPO DE AUTOBÚS Y AUTOCAR, INCLUYENDO LOS DE PROPULSIÓN ALTERNATIVA

FOGMAKER afirma que su sistema de extinción fue el primero en conseguir la aprobación de la nueva regulación europea R107 en supresión de incendios para autobuses. Pero, ¿sabemos qué supone este reglamento? Este Reglamento supone un avance en la seguridad de los autobuses y autocares nuevos que circulan en Europa y otros países del mundo que lo han adoptado como suyo. Con estos sistemas se detectan y extinguen los incendios que se puedan producir en el compartimento motor del vehículo de manera automática sin necesidad de que intervenga el conductor, asegurando la integridad de los pasajeros y del autobús.

FOGMAKER ha hecho valer su gran experiencia acreditada en miles de instalaciones contra incendios en todo tipo de vehículos y máquinas durante más de 25 años para diseñar un sistema eficaz y fiable capaz de superar sin problemas las pruebas que exige la regulación. Nos referimos a su sistema Triple Action.

SISTEMA TRIPLE ACTION DE FOGMAKER

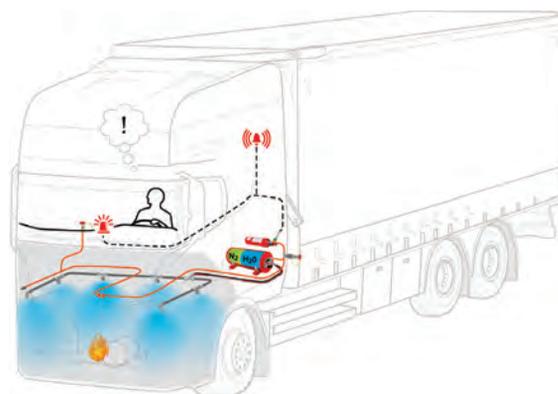
Sin duda alguna es una de las claves de su éxito. El agente extintor del sistema tiene un gran poder de enfriamiento, que es el factor más importante para interrumpir la reacción en cadena del fuego. La bajada de temperatura es de unos 700°C en sólo 10 segundos. Por otro lado las microgotas que son expulsadas a través de las boquillas especiales provocan una gran absorción del Oxígeno. Por último, el aditivo de espuma crea una película que cubre todo el material evitando que las superficies calientes o el combustible entre en contacto con el Oxígeno impidiendo la reignición del fuego.

PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL

Las sustancias utilizadas en su sistema de extinción son respetuosas con el medio ambiente y seguras para su manipulación. En el sistema intervienen el gas Nitrógeno, el cual es inocuo para la atmósfera, y el agente extintor, que básicamente es agua, con sólo un 3% de espumógeno.

MUY ADECUADO PARA LOS AUTOBUSES DE PROPULSIONES ALTERNATIVAS

El sistema FOGMAKER se adapta también a los riesgos de los vehículos propulsados por energías alternativas. Actualmente Fogmaker se instala para protección de vehículos eléctricos y se sigue trabajando en estudios e investigaciones que hasta ahora nos confirman que el agua nebulizada a alta presión ha demostrado ser muy eficaz debido a su alto poder refrigerante para contener el fuego en las baterías de los autobuses eléctricos. Desde Fogmaker se trabaja continuamente para la protección de estos com-





ponentes, recientemente junto al RISE (Research Institutes of Sweden) se han efectuado pruebas y ensayos para la protección interna de las baterías con resultados muy óptimos.

También se está estudiando su instalación en vehículos propulsados por Hidrógeno, en continua colaboración junto a la Fundación para el desarrollo de las Nuevas Tecnologías del Hidrógeno en Aragón, a fin de determinar la protección más óptima de todos los componentes en este tipo de vehículos.

EVOLUCIÓN POSITIVA DE SUS EQUIPOS DE EXTINCIÓN EN ESPAÑA

La aceptación del sistema FOGMAKER ha sido muy buena por parte de los carroceros tanto en España como en Portugal. Y en cuanto a los operadores, han realizado con Diseños y Montajes Mecánicos (el distribuidor en exclusiva en España y Portugal de FOGMAKER) varias instalaciones en autobuses en servicio y la mayoría de los vehículos nuevos que han adquirido llevan el sistema incorporado de serie. Y es que, además de los vehículos carrozados en España y Portugal también autobuses fabricados en otros países por grandes marcas como Mercedes-Benz, Volvo, Iveco, etc. tienen a FOGMAKER como su proveedor oficial.

LOS SISTEMAS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS AUTOMÁTICOS SON YA OBLIGATORIOS

La extinción automática de incendios es obligatoria desde 2019 en la homologación de nuevos autocares pero en septiembre, se extiende también a autobuses de clase 1 y 2. Ante esto, nos surge una pregunta. ¿Para los vehículos que no son nuevos, cabe posibilidad de instalación igualmente? La respuesta es sí. Y según nos indican desde la marca, es más frecuente de lo que parece que a vehículos en servicio se les incorpore un sistema de extinción de incendios en el compartimento del motor. Sin em-

EL AGUA NEBULIZADA A ALTA PRESIÓN HA DEMOSTRADO SER MUY EFICAZ DEBIDO A SU ALTO PODER REFRIGERANTE PARA CONTENER EL FUEGO EN LAS BATERÍAS DE LOS AUTOBUSES ELÉCTRICOS

bargo, es lógico que debido a su incorporación de serie en los nuevos autocares, este tipo de instalaciones posteriores, tendrán a la baja en un futuro pues los buses antiguos se irán sustituyendo por los nuevos ya equipados. Este tipo de instalaciones a posteriori se da mucho en maquinaria.

POCO TIEMPO NECESARIO PARA SU INSTALACIÓN

La instalación de un equipo puede llevar una jornada o menos y siempre se realiza en las instalaciones del carrocer o el usuario y en el horario más adecuado para no interferir en la actividad diaria del vehículo, evitando así los tiempos de parada.

DISEÑOS Y MONTAJES MECÁNICOS DISTRIBUYE EL SISTEMA DE EXTINCIÓN FOGMAKER EN EXCLUSIVA EN ESPAÑA Y PORTUGAL

Desde Diseños y Montajes Mecánicos afirman: “La gran mayoría de los operadores nos conocen y saben del buen servicio que ofrecemos, adaptándonos a sus circunstancias tanto en las reparaciones como en las revisiones del sistema. Desde Diseños y Montajes Mecánicos nos hemos centrado en ofrecer un servicio de calidad al cliente que estuviera a la altura del producto Fogmaker y esto se ha visto reflejado en la confianza que los clientes depositan a la hora de apostar por este producto”.



HASTA MÁS DE UN 10 % DE AHORRO CON VOITH

VOITH APUESTA POR LA CONDUCCIÓN EFICIENTE A TRAVÉS DE PILOTFISH

CON LA INCORPORACIÓN DE LA EMPRESA SUECA PILOTFISH AL GRUPO, VOITH OFRECE NUEVAS SOLUCIONES TECNOLÓGICAS PARA MEJORAR LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

En el transporte público, conocemos a Voith como un suministrador reconocido de, entre otras cosas, cajas de cambio automáticas. Desde el año pasado, la empresa sueca Pilotfish también forma parte de la familia Voith. Pilotfish ofrece soluciones para la digitalización del transporte público, lo que ayuda a aumentar la eficiencia de cualquier operación.

¿QUÉ SOLUCIÓN TRAE PILOTFISH?

Pilotfish suministra un enrutador de datos propio (Gateway) capaz de comunicarse con diferentes sistemas del vehículo a través de protocolos estándar. Son muchas las posibilidades que eso puede ofrecer. Una de ellas es la "Economía de combustible para autobuses diésel y GNC".

¿QUÉ INFORMACIÓN OFRECE?

A través del Gateway de Pilotfish, que se instala fácilmente en el vehículo, los conductores pueden recibir información en línea sobre el comportamiento de su actitud de conducción.

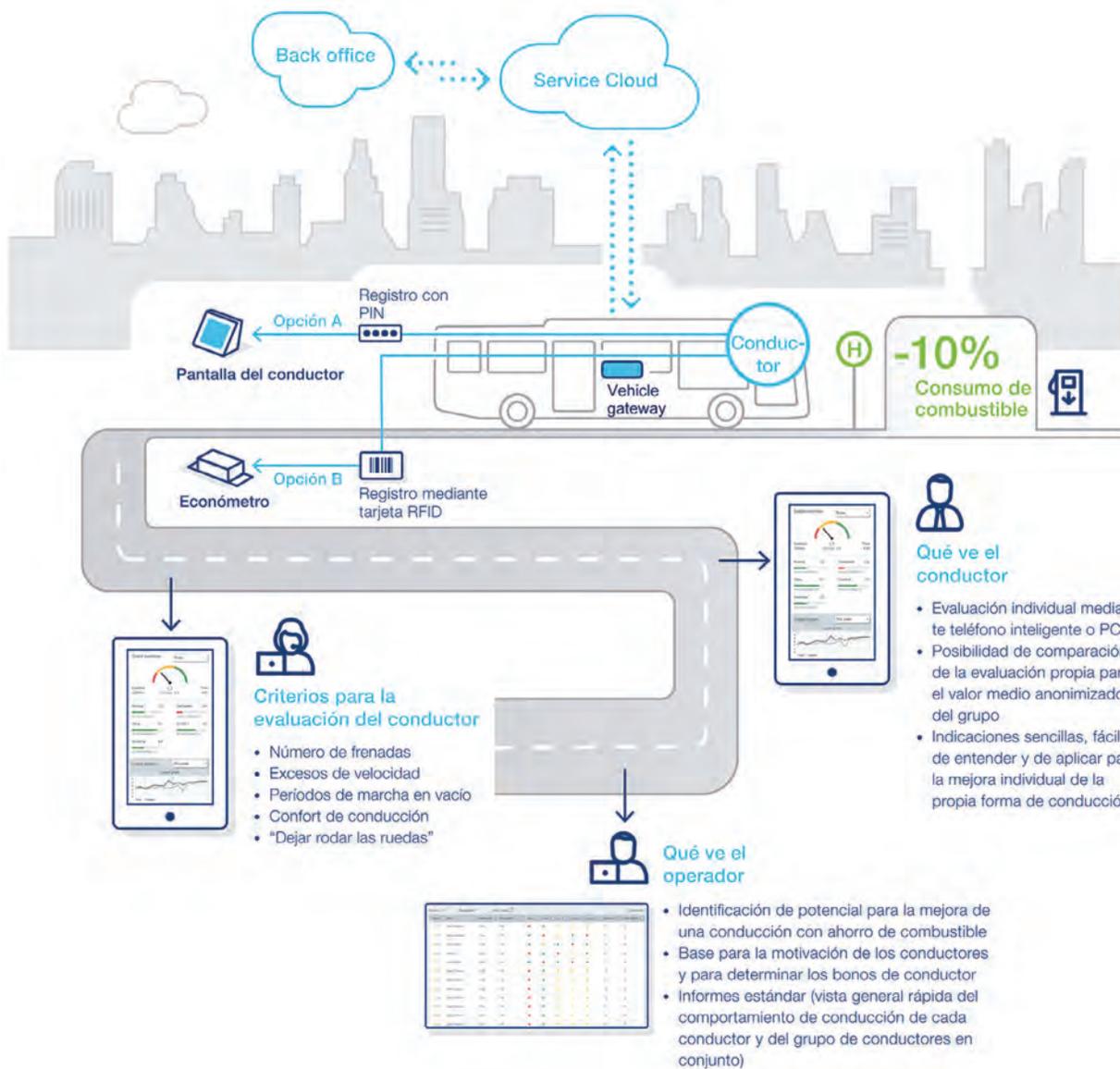
En paralelo (backoffice) se recopilan los resultados para mostrar estadísticas y gráficas que ayudan a capacitar a los conductores de forma global o individualizada, y para garantizar la mejor comodidad posible para los pasajeros. La información resulta fácilmente accesible para el conductor a través del ordenador de a bordo o, incluso, de un Smartphone.

RESULTADOS MUY POSITIVOS PROBADOS

La experiencia de Voith en más de 6.000 autobuses muestra un ahorro de combustible de hasta más de un 10%. La factura de combustible supone por término medio la quinta parte de los costes operativos de una empresa de autobuses. Incluso con el sistema de propulsión más moderno, el comportamiento del conductor puede influir de forma significativa en el consumo.

AMPLIA GAMA DE SERVICIOS PARA LA EFICIENCIA

Las posibilidades que brinda Voith, gracias a Pilotfish, van más allá de los sistemas de ayuda a la conducción eficiente. Basándose en el Gateway propio antes mencionado y a una plataforma de comunicación abierta, la compañía ofrece un portfolio de aplicaciones, hardware y consultoría que puede incluir, por ejemplo, descargas de tacógrafo, reporting automático de fallos, navegación, transmisión y análisis de datos de mantenimiento en línea, etc.



VENTAJAS DE FUEL ECONOMY

- Reducción del consumo de combustible
- Menos emisiones de CO₂, de NO_x y de partículas finas
- Mayor confort para los pasajeros
- Instalación plug & play sencilla



QUÉ VE EL CONDUCTOR

- Número de frenadas
- Excesos de velocidad
- Períodos de marcha en punto muerto
- Confort de conducción



CRITERIOS PARA LA EVALUACIÓN DEL CONDUCTOR

- Evaluación individual mediante teléfono inteligente o PC
- Posibilidad de comparación de la evaluación propia para el valor medio anonimizado del grupo
- Indicaciones sencillas, fáciles de entender y de aplicar para la mejora individual de la propia forma de conducción



QUÉ VE EL OPERADOR

- Identificación de potencial para la mejora de una conducción con ahorro de combustible
- Base para la motivación de los conductores y para determinar los bonos de conductor
- Informes estándar (vista general rápida del comportamiento de conducción de cada conductor y del grupo de conductores en conjunto)



EFICIENCIA: MÁS QUE AHORRO DE COMBUSTIBLE

ES FUNDAMENTAL GESTIONAR DE UN MODO EFICIENTE TODAS LAS ÁREAS DE UNA FLOTA

EL PROTOCOLO DE EFICIENCIA EN UNA EMPRESA DE TRANSPORTE NO EMPIEZA Y TERMINA CON LA COMPRA DE VEHÍCULOS MÁS EFICIENTES ENERGÉTICAMENTE. LA EFICIENCIA DEBE TRATARSE DESDE UN PUNTO DE VISTA TRANSVERSAL, QUE AFECTA A TODOS LOS NIVELES DE LA COMPAÑÍA

Hay una gran diferencia entre ser eficaz y ser eficiente. Si únicamente queremos conseguir ahorrar combustible y lo logramos, seremos eficaces, habremos cumplido nuestro plan. Sin embargo, si lo que queremos es ahorrar el máximo posible de combustible con los recursos óptimos, entonces seremos eficientes. Podríamos ahorrar en consumo con la compra de vehículos de propulsiones alternativas pero podríamos ahorrar más si la plantilla está bien formada para su conducción y todavía más si hemos dimensionado bien la línea porque quizá se puede prestar un igual o mejor servicio incluso con menos vehículos, tan solo reorganizando turnos o estudiando las demandas reales.

Cuando hablamos de dar el salto a la electromovilidad es interesante que nos asesoren expertos. De hecho, las marcas que han apostado por este tipo de propulsión, suelen contar con equipos y consultoría que harán estudios específicos para su implantación de la manera más adecuada para cada operador.

SISTEMAS DE GESTIÓN DE FLOTAS AVANZADOS

Los sistemas de gestión de flotas comenzaron siendo un modo de localizar las flotas en tiempo real pero hoy son mucho más que eso. Se han convertido en el corazón de la empresa, siendo capaz de organizar todos sus ámbitos e incluso

utiliza herramientas de predicción de averías para organizar del modo más eficiente el mantenimiento gracias a la comunicación con los componentes del vehículo.

Webfleet es un referente en gestión de flotas. Su software como servicio (SaaS) proporciona un acceso seguro a toda la información necesaria para gestionar el funcionamiento de las flotas de la forma más eficiente. No sólo da acceso a la posición de los vehículos, sino también al estilo de conducción de éstos, de modo que pueden hacerse indicaciones en tiempo real para evitar consumos innecesarios. La comunicación entre oficina y conductor es bidireccional.

En la plataforma WEBFLEET se pueden añadir todo tipo de aplicaciones que tenga la empresa o con elementos como los sensores de temperatura y presión de neumáticos. Se puede acceder al sistema desde cualquier dispositivo móvil, sistema operativo y cualquier navegador, sin necesidad de realizar ninguna instalación. Ofrece también planificación de rutas y su envío directo a los conductores, mapas persona-



lizados para definir zonas geográficas o grupos de vehículos y cambiar de forma rápida y cómoda las vistas y el punto principal, así como una vista general de los KPI para mantenerte al tanto del rendimiento en tiempo real y también genera informes para detectar tendencias a lo largo del tiempo.

Por su parte, VDO dispone de TIS-Web®, una plataforma modular de gestión de flotas inteligentes que permite cumplir con las disposiciones legales europeas en materia de archivo de datos de vehículos y conductores. Con la ayuda de varios informes de conductores, vehículos, forma de conducción, información de tacógrafos y otros muchos más, es aún más fácil gestionar y optimizar eficientemente el tiempo de trabajo y las rutas.

LOS NUEVOS MODELOS DE TICKETING, INTEGRADOS EN EL SAE

Pongamos como ejemplo al proveedor Busmatick. Su sistema de gestión de empresas de autobuses GEA ofrece seguimiento de flota (localización de vehículos, localizador de paradas y líneas...), como gestión de flotas (administración de toda la red de transporte, tráfico de la flota -turnos, horarios, calendario...-, gestión de tarifas, bonos, precios... y copias de seguridad, carga y descarga de ficheros...) y generación de informes (Datos de consumo, informes de recaudo, distancias recorridas, pasajeros...) Además, a sus equipos de ticketing tradicionales y



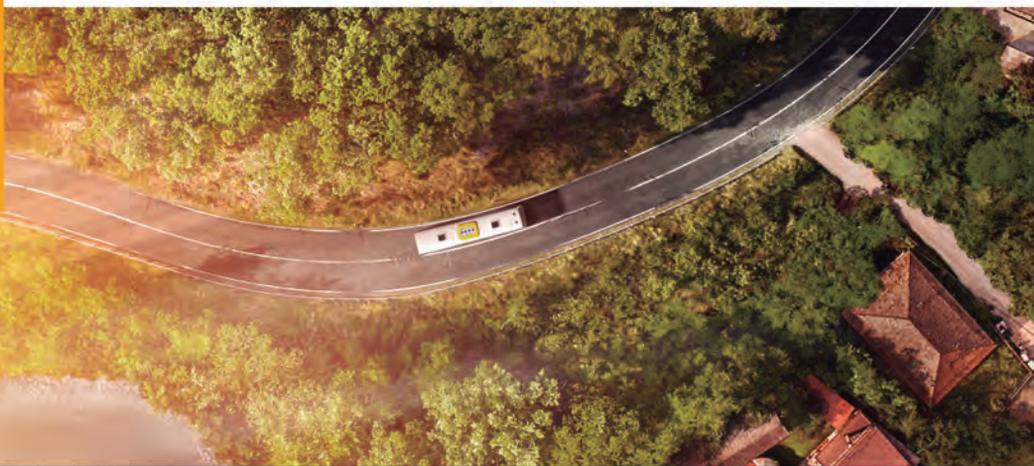
conectados al sistema de gestión de flotas se une ahora el sistema RDR, una Red de Recarga de títulos de transporte online o en taquilla. Incluye desde la App y Web de compra hasta equipos de validación con NFC o QR y un Administrador del sistema que ofrece estadísticas de esas transacciones.

AYUDA A MEJORAR EL ESTILO DE CONDUCCIÓN

Para mejorar la conducción de los trabajadores existen herramientas como OptiDrive 360 de Webfleet Solutions, que permite monitorizar sus consumos para poder corregir defectos y mejorar su formación con cada tipo de vehículo para sacar el máximo provecho a cada propulsión. Los conductores reciben comentarios y consejos de conducción ecológica predictivos mientras conducen pero también se puede orientar la formación de éstos gracias a los informes generados.

LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE FLOTAS PERMITEN TAMBIÉN CORREGIR EN TIEMPO REAL LOS ESTILOS DE CONDUCCIÓN PARA CORREGIR EXCESOS DE CONSUMO

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.

LOS NEUMÁTICOS INFLUYEN TANTO EN EL CONSUMO COMO EN EL MANTENIMIENTO DEL VEHÍCULO

LA GESTIÓN DE GASTOS E IMPUESTOS

A la gestión de costes habituales como los salarios, el gasoil, las cuotas de vehículos etc... Hay que sumarle también las tasas e impuestos externos, como peajes, que pueden reducirse si somos capaces de utilizar las nuevas tecnologías a nuestra disposición. Empresas como NÉGOMÉTAL, especialista en recuperación de impuestos y soluciones de pago, también permiten a los clientes reducir sus gastos. Entre los servicios de esta compañía, por ejemplo, está la recuperación del IVA en 10 días en toda la UE, así como Noruega y Suiza con pago anticipado, o la recuperación de los impuestos especiales como el del gasóleo, que se lleva a cabo en 8 países de la UE. Pero también ofrece soluciones de pago adaptadas a todo tipo de flota y genera ahorros en toda la red de autopistas europeas. Su sistema de prepago para los peajes, permite a quienes no cuentan con garantías financieras (banco, seguro de crédito, etc.) adquirir unidades a bordo para toda su flota y aprovechar todos los beneficios asociados: facturación única y descuentos de hasta el 13%. A esto se une su tarjeta de combustible personalizada C2A y sus servicios online de gestión de impuestos y peajes en tiempo real (MYNEGOMETAL) o el servicio para teléfono móvil MyC2A CHECK que consulta el saldo de la tarjeta de combustible o localiza la estación de repostaje más barata, entre otros.



CADA DETALLE IMPORTA

Cuando vamos a adquirir un vehículo, no sólo tenemos que asesorarnos sobre el tipo de motor y propulsión que necesitamos para que nos ofrezca su máximo potencial en nuestro tipo de explotación. También es adecuado elegir un equipamiento a la altura. Desde las cajas de cambio que mejor se ajusten a nuestras necesidades, como neumáticos específicos para cada servicio. Si apostamos por vehículos eléctricos, hay que recordar que hay equipamientos más adecuados para ellos que han sido diseñados para mejorar su rendimiento.

Según los cálculos de la Unión Europea, los neumáticos afectan aproximadamente hasta en 40% de los costos operativos de la flota porque tienen una influencia significativa en el consumo de combustible (que es el 30% de los costes), así como en las reparaciones y el mantenimiento (5% de los costes) y los costos reales de los neumáticos (5%). Además de controlar la presión y su equilibrado y mantenimiento correcto, tenemos que saber que elegir el neumático más adecuado para cada tipo de servicio es fundamental en el ahorro de combustible. Teniendo en cuenta ese 30% de consumo del vehículo, el 15% del mismo está relacionado con la resistencia a la rodadura de los neumáticos, según el estudio presentado por Bridgestone en las sesiones online de Webfleet para ayudar a los operadores a reducir costes, "Mobility Talks".

LA MOVILIDAD ELÉCTRICA GENERA CAMBIOS

Tanto los fabricantes de cajas como los de neumáticos han tenido que adaptarse a las nuevas necesidades de los vehículos eléctricos. Por ejemplo, Continental es experto en el diseño de neumáticos para híbridos y eléctricos. Cuenta con alrededor de 100 modelos de neumáticos adecuados para este tipo de vehículos. 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. Nos centramos a continuación en los vehículos con propulsiones alternativas.



¡OPTE POR EL PREPAGO!

Con nuestras soluciones de pago NEGOROAD SAT y la tarjeta C2A, obtenga dispositivos electrónicos de peaje para toda su flota mientras disfruta de nuestras habituales ventajas.

Negoroad



- ▶ Exclusivo para vehículos pesados
- ▶ Pague todos los peajes europeos con un solo dispositivo
- ▶ Obtenga hasta un 13% de descuento en las redes *
- ▶ Aproveche las últimas tecnologías de GPS a bordo
- ▶ Benefíciense de una sola factura para sus transacciones de peaje
- ▶ Realice un seguimiento de su flota en tiempo real gracias a las opciones de geolocalización
- ▶ Prepago online a través de MyNegometal o transferencia bancaria
- ▶ Sin necesidad de aportar garantías bancarias

Reserve sus viajes al túnel

- ▶ Pague por adelantado sus viajes a través de los túneles de Frejus y Mont Blanc
- ▶ ¡Benefíciense del precio del suscriptor y del beneficio de los descuentos!

Tarjeta C2A



Pague su combustible a un precio menor, optimice sus presupuestos y administre sus tarjetas en tiempo real.



- ▶ Una sola tarjeta para pagar todo tipo de gastos profesionales
- ▶ Red de socios con facturación y atractivos descuentos
- ▶ Banca online y configuración de tarjetas en tiempo real
- ▶ Asistencia 24/24
- ▶ No se requiere garantía bancaria
- ▶ Devolución más fácil del gasóleo profesional español



LA MOVILIDAD NO SERÁ SÓLO ELÉCTRICA

LOS EXPERTOS COINCIDEN: EN EL FUTURO CONVIVIRÁN DIFERENTES PROPULSIONES SOSTENIBLES

AUNQUE LA TENDENCIA HACIA LA ELECTROMOVILIDAD ES EVIDENTE, EL SECTOR DEL TRANSPORTE SABE QUE HABRÁ FASES INTERMEDIAS Y UNA NECESARIA COMBINACIÓN DE DIFERENTES TIPOS DE PROPULSIÓN EN EL CAMINO HACIA LA MOVILIDAD 100% LIMPIA TANTO EN EL LUGAR DE USO COMO EN SU ORIGEN

En el camino hacia la descarbonización del transporte varias propulsiones se han presentado como solución, pero lo cierto es que varias tecnologías van a convivir durante bastante tiempo porque no todas ellas tienen el mismo nivel de desarrollo aún y no son aptas para todo tipo de servicios. En el ámbito urbano el rumbo hacia la electromovilidad es evidente y ya posible, pero dar el salto a las rutas de largo recorrido sigue siendo el gran reto. El uso del gas parece ser la propulsión madura que permitirá a los operadores reducir las emisiones necesarias durante varias décadas aún. Sin embargo, también hay que decir que la evolución de las baterías en los últimos años y las autonomías que permiten comienzan a ser significativas.

EL SECTOR DEMANDA NEUTRALIDAD TECNOLÓGICA

Por todo ello, desde muchas asociaciones sectoriales se pide a las Administraciones, que en el necesario camino a la descarbonización, al aprobar subvenciones por la adquisición de flotas más ecológicas, se tengan en cuenta todas las posibilidades actuales de reducción de emisiones y no únicamente las que potencian la electromovilidad. El sector afirma que el hecho de usar transporte público, ya es en sí más ecológico que viajar en

coche y reduce emisiones, aunque estemos ante flotas con motores diésel Euro 6, que son muy eficientes. Pero además, dar el salto a otro tipo de propulsión como el gas, también es un paso muy importante y ecológico, aunque finalmente se llegue a la movilidad 100% eléctrica. El problema, principalmente, es que no todos los servicios pueden ser cubiertos de una manera competitiva por vehículos híbridos o eléctricos.

También hay exigencias por parte del sector del autobús para que se permita el acceso a los intercambiadores modales de vehículos con propulsiones de gas o las nuevas que vengan con hidrógeno.

¿CÓMO HAN EVOLUCIONADO LOS BIOCOMBUSTIBLES?

Los biocombustibles, como el biodiésel o el bioetanol, son fuentes de energía de origen vegetal que se usan en motores de combustión interna. El biodiésel se obtiene de aceites vegetales, incluidos los usados (en la cocina por ejemplo). En el caso del bioetanol, al ser una fermentación alcohólica de vegetales, se ha encontrado con barreras para su implantación por aplicársele los mismos impuestos que a las bebidas alcohólicas. Pero este tipo de combustibles no se utilizan en un porcentaje del 100%, sino en mezclas con diésel, por lo que seguimos produciendo emisiones con su uso. Al derivarse del cultivo vegetal, se lanzó un mensaje de alarma por el desvío del uso de tierras en todo el mundo para su producción, en lugar de para generar alimentos. De ahí que aparecieran los biocombustibles de segunda generación o sostenibles, para cuya producción se usan desechos vegetales no comestibles.

GAS NATURAL CONVENCIONAL: GNC Y GNL

Existen dos tipos de gas natural vehicular convencional (de origen fósil) según su fase térmica: el gas natural comprimido (GNC) y el gas natural licuado (GNL). El GNC es el gas natural almacenado a altas presiones. El GNL es gas natural en estado líquido, criogenizado a -161°C. Se utiliza en transporte de larga distancia porque proporciona una mayor autonomía.

Según los datos de GASNAM, el gas natural es un combustible que reduce hasta casi cero la emisión de los contaminantes de referencia para la calidad del aire que afectan a la salud: reduce las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) en un 85%, y elimina el 96% de las emisiones de partículas sólidas PM. El gas natural vehicular contribuye a paliar el efecto invernadero mediante la eliminación total de las emisiones de azufre (SO2) y una reducción de las emisiones de monóxido de carbono (CO) y de CO2 de hasta un 25%. Los motores a gas natural producen hasta un 50% menos de emisión sonora y vibraciones respecto a los vehículos diésel, por lo que contribuyen a disminuir la contaminación acústica en las ciudades.

GAS NATURAL RENOVABLE: BIOMETANO Y GAS NATURAL SINTÉTICO

El gas natural renovable se genera a partir de la degradación de materia orgánica (residuos animales, vegetales y aguas residuales), dando lugar al biometano (purificación del biogás), un combustible renovable que se considera neutro en emisiones de CO2. GASNAM afirma que este combustible tiene un balance cero de emisiones de CO2 debido a que evita las emisiones producidas en la fermentación de los residuos y mantiene los mismos beneficios que el gas natural para la calidad del aire. Además, el gas renovable es totalmente intercambiable por el gas natural, lo que le permite distribuirse empleando las redes actuales.



Grupo Ruiz es un referente en la introducción de vehículos de gas en sus flotas de autobuses.

Ahora también existe la variedad de gas natural sintético que puede generarse a partir de hidrógeno. De esto hablaremos más adelante en este mismo especial.

ECO-G, LA NUEVA MARCA PARA IDENTIFICAR AL GAS NATURAL

El Consorcio Europeo ECO-GATE (European COrridors for natural GAs Transport Efficiency) es uno de los planes mundiales más ambiciosos para la movilidad con gas natural convencional y el gas renovable. La marca ECO-G pretende unificar las diferentes denominaciones que existen para la movilidad terrestre y marítima con gas natural. El proyecto contempla la construcción de 21 estaciones de repostaje de gas natural a lo largo de los corredores del Atlántico y el Mediterráneo en cada uno de los 4 países de participan en el proyecto: Alemania (1), Francia (1), Portugal (6) y España (13).

EL GAS NATURAL RENOVABLE TIENE SU ORIGEN EN LA DEGRADACIÓN DE MATERIA ORGÁNICA Y SE CONSIDERA QUE COMBINA LA EMISIÓN DE PARTÍCULAS CASI CERO Y LA NEUTRALIDAD EN EMISIONES CO2



MINIBUSES GNC
EFICIENCIA Y ECOLOGÍA
La gama de minibuses a gas más amplia de Europa

Con una solución única que ofrece **el doble de autonomía**, hasta 510 litros, para recorrer cualquier ruta sin tener que repostar.

ESCOLAR, URBANO Y TURÍSTICO

DEPÓSITOS STANDARD Y AMPLIADOS

CLASE I, CLASE II Y CLASE III


INDCAR
Minibus experts

Consulta toda la gama en www.indcar.es



LOS HÍBRIDOS SE CONSOLIDAN COMO ALGO MÁS QUE UN PUNTO INTERMEDIO HACIA LA MOVILIDAD 100% ELÉCTRICA

AUTOBUSES HÍBRIDOS, MÁS QUE UNA ETAPA INTERMEDIA

Los autobuses de propulsión híbrida que combinan el uso de diésel o gas con electricidad han evolucionado mucho desde su aparición. Sin duda, el fabricante que más apostó por la electromovilidad en un primer momento fue Volvo, que en 2010 decidió no fabricar más autobuses para servicios urbanos que no fuesen electrificados.

Lo que en un primer momento parecía ser una etapa intermedia para llegar a la propulsión 100% eléctrica, sigue siendo una opción con mucho futuro. De

hecho, marcas como MAN o Solaris siguen apostando por lanzar novedades híbridas al mercado. Los fabricantes europeos están tendiendo a la modularidad de sus autobuses, de modo que se pueda ofrecer en una misma plataforma la propulsión que cada operador o cada línea necesite para ser más eficiente. Prueba del éxito de la tecnología híbrida es que cada vez es más frecuente encontrar vehículos que no sólo se ofrecen en Clase I sino también en Clase II.

DESARROLLO DE LAS BATERÍAS Y ÉXITO DE LOS AUTOBUSES ELÉCTRICOS

Para muchos sigue siendo lejano el momento de la movilidad 100% eléctrica de los autobuses. Sin embargo, la rápida evolución de las baterías está cambiando esta idea.

El grupo Daimler, por ejemplo, acaba de lanzar su autobús eléctrico con baterías de estado sólido, que se caracterizan por tener una alta densidad de energía, alrededor de un 25 % más que la próxima generación de baterías tradicionales de iones de litio con electrolito líquido. Las baterías de iones de litio, también llamadas baterías NMC (óxido de litio níquel manganeso cobalto), tienen igualmente mayor autonomía que su versión actual. Mercedes-Benz quiere que los operadores tengan la posibilidad de elegir ya que, a pesar de ofrecer más energía, una mayor vida útil de hasta diez años y no usar cobalto, las baterías de estado sólido no son las idóneas para la carga rápida.

AMPLIA GAMA DE OPCIONES DE CARGA

Las cargas de los vehículos eléctricos se puede realizar en cochera si se apuesta por la carga lenta o



nocturna o puede ser de oportunidad, mediante postes en la ruta. En cuanto a los sistemas usados, además del enchufe existe el pantógrafo convencional, en el que se despliega desde el techo para conectarse al poste, o el invertido, en el que está alojado en el propio poste y se conecta al techo del vehículo. Existe también un tercer sistema de pantógrafo que se instala en el suelo del vehículo y se conecta a una plataforma sobre el suelo en la cabecera de la ruta. Se está probando en la EMT de Málaga. Esta opción en el suelo es visualmente menos agresiva para el entorno urbano y está también disponible en versión de carga por inducción, sin contacto, como se prueba en la EMT de Madrid.

HACIA LA PROPULSIÓN A PARTIR DE HIDRÓGENO

El hidrógeno, el elemento más abundante en el universo, es un vector energético de gran versatilidad que puede almacenarse y convertirse en diferentes formas de energía. Los vehículos con propulsión de hidrógeno pueden utilizar el sistema de combustión directa del mismo en un motor o de conversión con pila de combustible en electricidad. En la pila de combustible se lleva a cabo un proceso denominado electrólisis inversa, mediante el cual el hidrógeno reacciona con el oxígeno. El hidrógeno proviene de uno o varios depósitos del vehículo, mientras que el oxígeno se capta del aire ambiental. El único derivado de esta reacción es la energía eléctrica generada, calor y agua, que se expulsa en forma de vapor por el tubo de escape.

¿ES EL HIDRÓGENO TOTALMENTE ECOLÓGICO?

El hidrógeno no se encuentra en estado libre en la naturaleza, sino en combinación con otros elementos como el agua, por lo que es necesario separarlo para poder usarlo como vector energético que pueda transformarse en un tipo de combustible. Según el modo en el que se obtenga, tenemos un hidrógeno más o menos ecológico. El hidrógeno gris procede



LOS PRIMEROS AUTOBUSES DE HIDRÓGENO ESTARÁN PRONTO EN LÍNEAS EN OPERACIÓN REAL

de procesos en los que participan petróleo o carbón, mientras el hidrógeno azul se extrae a partir del gas natural y el hidrógeno verde, considerada la alternativa más limpia, se produce solo a partir de energías renovables (hidráulica, solar, eólica...)

¿QUÉ OTRAS OPCIONES NOS DA EL HIDRÓGENO?

Además de poder generar electricidad, el hidrógeno también podría producir gas natural sintético utilizando el excedente de CO2 de procesos industriales. Otra opción es inyectarlo directamente en la red de gasoductos y darle una aplicación de combustible vehicular, pues el hidrógeno es miscible con el gas natural por lo que puede utilizar la misma red de distribución.

ALIANZAS PARA DAR EL SIGUIENTE PASO:

LA PROPULSIÓN DE HIDRÓGENO

Daimler Truck AG y Volvo Group han creado una empresa conjunta para la producción a gran escala de celdas de combustible, con el objetivo de impulsar el



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

APARECEN NUEVAS OPCIONES EN EL MIX DE PROPULSIONES ALTERNATIVAS, LOS E-FUELS

hidrógeno como energía de propulsión para camiones y autobuses. El objetivo común es que ambas compañías ofrezcan modelos para larga distancia con este sistema y producción en serie en la segunda mitad de la década. MAN Truck & Bus ha creado el Campus de Hidrógeno en colaboración con la Friedrich-Alexander Universität Erlangen-Nürnberg (FAU) y la Technische Hochschule Nürnberg (THN) para la cooperación en la investigación y desarrollo de sistemas de propulsión de hidrógeno para vehículos. El Campus estará ubicado en la fábrica de motores diésel de MAN en Nuremberg, lo que supone el primer paso para la transición de esta planta.

EL HIDRÓGENO YA ESTÁ AQUÍ

La hoja de ruta del Gobierno prevé que en 2030 circulen por España entre 150 y 200 autobuses propulsados por hidrógeno.

TMB ha comprado ya 8 autobuses de hidrógeno. Su presidenta, Rosa Alarcón, afirma: "No sólo nos limitamos a adquirir vehículos, también apostamos por potenciar la infraestructura necesaria para promover este tipo de energía con medidas como la construcción de una hidrogenera". La planta estará en el Centro Operativo de Negocio de la Zona Franca y será la primera de España con vocación pública, suministrará unos 160 kilos diarios de hidrógeno de origen renovable a los ocho coches de TMB y prestará servicio también a otras empresas del entorno y a particulares.

Por su parte, la EMT de Madrid ha firmado una alianza estratégica de colaboración con el Centro Nacional del Hidrógeno (CNH2) para favorecer el desarrollo e implantación de tecnologías aplicadas a este combustible en el seno de la EMT. El hidrógeno no es un combustible desco-

nocido en Madrid. La EMT participó hace años en proyectos europeos relativos a su uso en los autobuses municipales. Con el respaldo financiero de la Unión Europea, la EMT fue la única empresa europea que se implicó en dos proyectos con autobuses de pila de combustible. Entre 2003 y 2005, junto con otras ocho ciudades europeas, Madrid formó parte del proyecto 'CUTE (Clean Urban Transport for Europe)-HyFleet' conjuntamente con Mercedes Benz. La EMT contó con tres autobuses propulsados por pilas de combustible alimentadas por hidrógeno, obteniendo unos resultados óptimos en cuanto a rendimiento y con emisiones contaminantes cero. Asimismo, la empresa municipal estuvo inmersa en un proyecto de dos años de duración bajo el nombre de 'City-Cell', recibiendo apoyo financiero de la UE y en colaboración con INTA, CIEMAT y la compañía Air Liquide. Entre los años 2003 y 2004 un autobús Iveco-Irisbús de la EMT propulsado por pila de combustible circuló por las calles de Madrid.

El autobús de hidrógeno de Solaris, probado en París Solaris presentó en 2019, durante la Cumbre Mundial de Transporte Público de la UITP, su nuevo Urbino 12 de hidrógeno, que ahora ha sido probado en París por el operador RATP para testar las capacidades de la tecnología en el tráfico regular de pasajeros. El último producto de Solaris ha suscitado un gran interés entre los clientes. Solaris recibió ya 57 pedidos de los Países Bajos, Alemania e Italia. Los primeros vehículos llegarán a Bolzano, Colonia y Wuppertal a finales de este año.

UNA NUEVA OPCIÓN. LOS E-FUELS O ELECTROCOMBUSTIBLES

ASEPA dedicó una jornada completa a los e-fuels. ¿Qué son? Se trata de carburantes sintéticos que se generan a partir de electricidad de origen renovable. Ofrecen la posibilidad de almacenamiento como combustible líquido o gaseoso. Actualmente hay interesantes proyectos para ofrecer soluciones de e-gasolina y de e-diésel, como otra alternativa más para usar en la descarbonización del transporte.





NUEVA GENERACIÓN DEL IRIZAR ie BUS

LA NUEVA GENERACIÓN DE IRIZAR IE BUS SE PUEDE HOMOLOGAR EN CLASE 2

LA NUEVA GENERACIÓN DE ESTE MODELO, ADEMÁS DE UN DISEÑO ATRACTIVO, INCORPORA MUCHAS INNOVACIONES ASÍ COMO NUEVAS BATERÍAS Y OFRECE MÁS AUTONOMÍA Y MAYOR CAPACIDAD DE PASAJEROS

El vehículo está disponible en 10, 12, 15 y 18 metros y se puede homologar en Clase 2. En su diseño se ha optimizado el espacio para lograr mayor capacidad para pasajeros y una mayor modularidad.

La nueva generación de baterías más eficientes en combinación con un sistema de regeneración de frenada, reducen aún más el consumo, ofreciendo, además, una mayor autonomía para el vehículo. En entornos urbanos, embarcando 350 kWh y en condiciones climáticas estándar, alcanza una autonomía aproximada de 250 km, que supone unas 17 horas de operación.

En el nuevo Irizar ie bus se pueden elegir hasta 5 posiciones de puntos de carga lenta interoperable mediante una manguera combo 2. El tiempo de carga ha disminuido, pudiendo ahora realizarla en 3 horas. También se ofrece la opción de realizar una carga rápida por pantógrafo. La potencia de carga puede variar desde 50 kW hasta 600 kW. Cuidando la seguridad, incluye AVAS (Acoustic Vehicle Alerting System), un sistema de aviso acústico para evitar colisiones.

En cuanto a diseño, en su interior pueden incorporarse algunos de los opcionales del Irizar ie tram; lunas bajas, iluminación lateral o pantallas en los conductos, entre otros.



Descubra la excelencia en la transmisión eléctrica

Voith Electrical Drive System

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

voith.com/ElectricalDriveSystem

VOITH
Inspiring Technology
for Generations



Autor de la fotografía: José Antonio Rodríguez-Delgado.

NUEVA MOVILIDAD CON “GRANADA GREEN”

GRANADA APUESTA POR LA INTEGRACIÓN MODAL Y LA IMPLICACIÓN CIUDADANA

GRANADA GREEN ES UNA CAMPAÑA PARA HACER A LOS GRANADINOS CORRESPONSABLES DE LA NECESARIA REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN EN LA CIUDAD

Hasta ahora, el Ayuntamiento de Granada siempre había explicado sus medidas para apostar por una movilidad sostenible que permitiera reducir las preocupantes cifras de contaminación. Ahora, ha emprendido acciones por toda la ciudad, ruedas de prensa, cuñas de radio, mupis con un mensaje directo y contundente que alude directamente al ciudadano: “Y tú ¿qué haces por la nueva movilidad?” Es el lema de la campaña.

APUESTA POR TODO TIPO DE MEDIOS DE TRANSPORTES

No se trata de declarar la guerra al coche sino de reducir el número de éstos que acceden a la ciudad. Esto pasa obligatoriamente por mejorar el sistema de transporte público, e implementar medidas para que los granadinos puedan “ganarle tiempo al tiempo” que es de lo que se trata. El Ayuntamiento de Granada aprobó la Ordenanza Municipal de Circulación de Peatones, Bicicletas y VMP y durante la Semana de la Movilidad presentó numerosas iniciativas, también para los conductores para, por ejemplo, reducir precios de los parkings de borde (hasta en un 73% de la tarifa) e implementar en los mismos la intermodalidad con otros medios de transporte. Cabe resaltar que cada día acceden a Granada una media de 50.000 vecinos del Área Metropolitana. Hay que tomar medidas también para esta población. En Granada ya es posible acceder en coche, entrar a un parking y salir en patinete. También es la primera ciudad española

que permite pagar desde el móvil todos los servicios de movilidad mediante el sistema implementado por la APP de la empresa Imbric.

AMBICIOSO PLAN DE RENOVACIÓN DE FLOTA DE AUTOBUSES

Transportes Rober, perteneciente al Grupo Roblaria, es la concesionaria del transporte público de Granada desde el año 1962. Presta servicio con una plantilla de algo menos de 500 trabajadores, de los cuales aproximadamente 400 son conductores. Dispone de una flota de 187 autobuses, y en el año 2019 transportó a un total de 26,3M de Viajeros, realizando una actividad de 6,9M de Km.

El operador ha incorporado a la flota de Granada un total de 39 nuevos autobuses, de los cuales 34 unidades son de tecnología híbrida. Concretamente de los modelos MERCEDES Citaro Hybrid y MAN Lion’s City Efficient Hybrid. Ocho autobuses de los anteriores son articulados de gran capacidad. El resto hasta los treinta y nueve son cinco microbuses Mercedes Sprinter 45. Con su flota de 21 microbuses, Rober transporta más de 2,5 millones de viajeros al año, lo que forma parte de una de las señas de identidad de Granada.

Granada siempre ha sido una ciudad privilegiada para el transporte público. Está integrada dentro de una gran área metropolitana, y es ciudad eminentemente turística y universitaria. Esos tres factores dan lugar a que históricamente haya estado siempre entre las dos o tres ciudades de España con mayores ratios de utilización del transporte colectivo.

“VIAJAR EN AUTOBÚS EN GRANADA ES SEGURO, MENOS CONTAMINANTE Y MÁS RÁPIDO”

CÉSAR DÍAZ, CONCEJAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD CIUDADANA DEL AYUNTAMIENTO DE GRANADA

En el último año la ciudad de Granada ha afrontado una importante renovación del transporte público, ¿Qué nos puede contar de esta apuesta?

El Ayuntamiento de Granada ha emprendido este año, a pesar de las dificultades que ha conllevado la pandemia de la Covid-19, el mayor plan de renovación de la flota de las últimas décadas. En total, los granadinos han podido estrenar a lo largo de este año 39 nuevos autobuses, la mayoría de tecnología híbrida y adaptados a sus necesidades, pues esta maravillosa ciudad tiene unas peculiaridades de pendientes y calles estrechas que nos obligan a elegir distintos modelos para conectar por ejemplo barrios históricos como el Albaicín o el Realejo o el propio recorrido hacia la Alhambra.

Habla usted de la pandemia, que evidentemente ha hecho mucho daño al sector de los transportes. ¿Cómo se ha hecho frente a esta situación?

Desde el primer momento nos pusimos a trabajar con la concesionaria del servicio Transportes Rober para afrontar esta nueva y dramática situación que nos ha afectado a todos los niveles. En esto quiero agradecer especialmente a Transportes Rober su esfuerzo y dedicación para afrontar los cambios, adaptar el sistema poniendo en marcha todas las medidas de seguridad e higiene recomendadas por las autoridades sanitarias y administraciones competentes, manteniéndose en el tiempo las más importantes, como por ejemplo la limpieza y desinfección extraordinaria de toda la flota, limitaciones de aforo, protocolos especiales de mantenimiento en los sistemas de refrigeración, o mamparas de seguridad en todos los autobuses.

¿Es el transporte público un medio de transporte seguro?

Así lo garantizan todos los estudios pero además, remarcar que el sistema público de transportes de Granada cuenta con

el certificado AENOR lo cual acredita que la empresa está implementando prácticas eficaces para la gestión de los riesgos derivados del virus, y que los autobuses son espacios seguros para viajar. Durante todo este tiempo lo he recalcado una y otra vez: viajar en autobús en Granada es seguro, menos contaminante y más rápido por lo que invitamos a todas las personas a utilizar este medio de transporte sostenible en sus desplazamientos.

Precisamente Granada es una de las ciudades que, a raíz de la pandemia, implantó un modelo de movilidad basado en los medios de transporte sostenibles. ¿Qué nos puede decir de esta apuesta?

En Granada hemos implantado más de 75 kilómetros de CRT (Carril Reservado Temporal) para dar preferencia a los desplazamientos en transporte público, (autobuses urbanos y taxis) y bicicletas y vehículos de movilidad personal limitado a 30km/h que han propiciado ya un aumento de la velocidad comercial de entre el 10 y el 15% y ha reducido el precio de la carrera de taxi lo que sin duda es un aliciente extra para su uso. Queremos que los granadinos se ‘apunten’ a un modelo de transporte sostenible porque solo así podremos reducir las altas tasas de contaminación que, desgraciadamente, tiene Granada con las consecuencias para la salud que ello supone en un momento especialmente delicado. Fruto de este objetivo, este año presentamos la campaña Granada Green que engloba todas estas medidas. Estamos orgullosos de los resultados, poco a poco va calando este mensaje a lo que se suman otras medidas como la aprobación de la Ordenanza Municipal de Circulación de Peatones, Bicicletas y VMP que hemos aprobado de forma pionera. Queremos que todos los ‘viajeros’ que recorren las calles de nuestra bonita ciudad de cualquier forma lo hagan con la mayor facilidad y seguridad.



“NO HAY NADA MÁS BENEFICIOSO PARA EL MEDIO AMBIENTE DE UNA CIUDAD QUE UN TRANSPORTE PÚBLICO ALTAMENTE UTILIZADO, INDEPENDIEMENTE DE LA TECNOLOGÍA DE SU FLOTA”

FRANCISCO JOSÉ GÁMEZ CARMONA, DIRECTOR GERENTE DE TRANSPORTES ROBER



¿Cómo les ha afectado la pandemia?

Los tres factores que antes nos hacían especiales (estar en un gran área metropolitana, en una ciudad eminentemente turística y universitaria) son los que desgraciadamente, en estos meses de crisis sanitaria, más están afectando a nuestra disminución de la demanda. Tanto la movilidad en el área metropolitana, como la presencia de turistas y estudiantes en la ciudad, se han reducido al mínimo. Nuestros ratios de afectación por la pandemia son 5 ó 6 puntos inferiores a las ciudades de nuestro entorno, y no le encuentro otra explicación.

¿Cómo están afrontando estos meses de estado de alarma y crisis sanitaria?

Nuestro único objetivo es ofrecer la máxima seguridad a nuestros usuarios, para lo que realizamos las mismas acciones que la mayoría de las ciudades. Que por otro lado no pueden ser muy distintas: Concienciación, Limpieza, Cumplimiento de las medidas de seguridad y Control de la operación para evitar excesos de aforo. Todo nuestro esfuerzo va dirigido a que nuestros usuarios se convenzan de que el transporte colectivo es un espacio totalmente seguro, como así se ha demostrado con estudios internacionales.

¿Y desde el punto de vista de la plantilla?

Hemos tenido tres grandes etapas durante esta crisis sanitaria: El confinamiento total, con una demanda no superior al 5% de la habitual y con la implantación de un ERTE por fuerza

mayor para casi la totalidad de los trabajadores; una fase de desescalada, donde pusimos mucha ilusión en nuestra campaña “Estamos preparados. Vuelve al Bus”, realizada en primera persona por nuestro personal, y la fase actual, en la que nuestra máxima preocupación es que no se produzcan grandes brotes de contagio internos, lo que afortunadamente a día de hoy se está consiguiendo. Todo esto no es posible sin la responsabilidad generalizada que está demostrando nuestra plantilla, con sus representantes legales al frente, por lo que solo puedo transmitir agradecimiento.

En cuanto a la gran compra de autobuses híbridos en su flota. ¿Qué ventajas tienen para que se apueste tan fuerte por esta propulsión en Granada?

Las razones por las que nos hemos decantado por estos modelos de autobuses híbridos han sido principalmente su fiabilidad en la operación, el que no sea necesario realizar inversiones adicionales en el Taller, así como sus buenos ratios de disminución de consumos respecto a los mismos modelos sin sistema de hibridación.

¿Cuáles son sus perspectivas en cuanto a la incorporación a medio plazo de vehículos totalmente eléctricos?

Quizás para nuestras líneas operadas con microbuses el mercado nos pueda ofrecer a medio plazo alguna solución que sea operativamente viable. Sería muy deseable para nosotros poder dar servicio a zonas tan emblemáticas de Granada como el barrio del Albaicín, o el propio recinto de la Alhambra, con microbuses 100% eléctricos.

Respecto a los autobuses convencionales, soy menos optimista. No apunto mucho si digo que esta tecnología todavía necesita tiempo para que pueda ser incorporada de manera habitual a nuestros servicios. Me consta el esfuerzo y la apuesta tan importante por parte de los principales fabricantes por conseguir que esto sea así a medio plazo, pero nuestros servicios requieren una fiabilidad en la operación (y posiblemente de manera especial en una ciudad como Granada, por sus características orográficas y por sus temperaturas tan extremas), que desgraciadamente a día de hoy no está asegurada.

Es cierto que la electrificación de las flotas de autobuses es un hecho, y que favorece la investigación y el desarrollo de estas nuevas tecnologías, pero he sido siempre muy crítico con que esto haya dado lugar a que se incluya al transporte público colectivo en autobús en el debate respecto a la contaminación de nuestras ciudades. No hay nada más beneficioso para el medio ambiente de una ciudad que un transporte público altamente utilizado, independientemente de la tecnología de su flota.

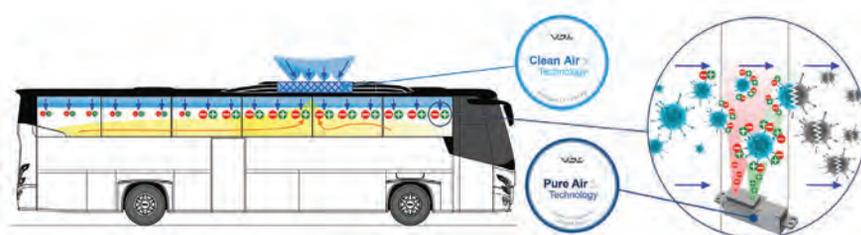


#JUNTOSSEGUIMOSRODANDO

CON ESTE LEMA, VIAJEROS AGRADECE LAS INICIATIVAS EN LA LUCHA CONTRA LA PANDEMIA

SABEMOS QUE LO QUE EXPONEMOS ES SÓLO UNA PEQUEÑA MUESTRA DE LAS MUCHAS ACCIONES Y COMPROMISO DEL SECTOR

MAN Truck & Bus ha desarrollado, en colaboración con reconocidos expertos del ámbito sanitario, un vehículo de diagnóstico único e innovador para detectar, de forma rápida y segura, infecciones por SARS CoV-2 en los focos y puntos calientes. El laboratorio rodante se monta en una furgoneta MAN TGE. Cada vehículo móvil puede realizar más de 500 test al día. Lleva a bordo el novedoso equipo de test PCR para el diagnóstico molecular Vivalytic de Bosch Healthcare Solutions que permite obtener los resultados de la prueba en 39 minutos. Todo el proceso, incluyendo la toma y la preparación de las muestras y las pruebas mismas, dura menos de una hora. Hay dos modelos de vehículo disponibles: uno con una distancia entre ejes estándar y MMA de 3,5 t y otro con una distancia entre ejes larga y MMA de 5,5 t.



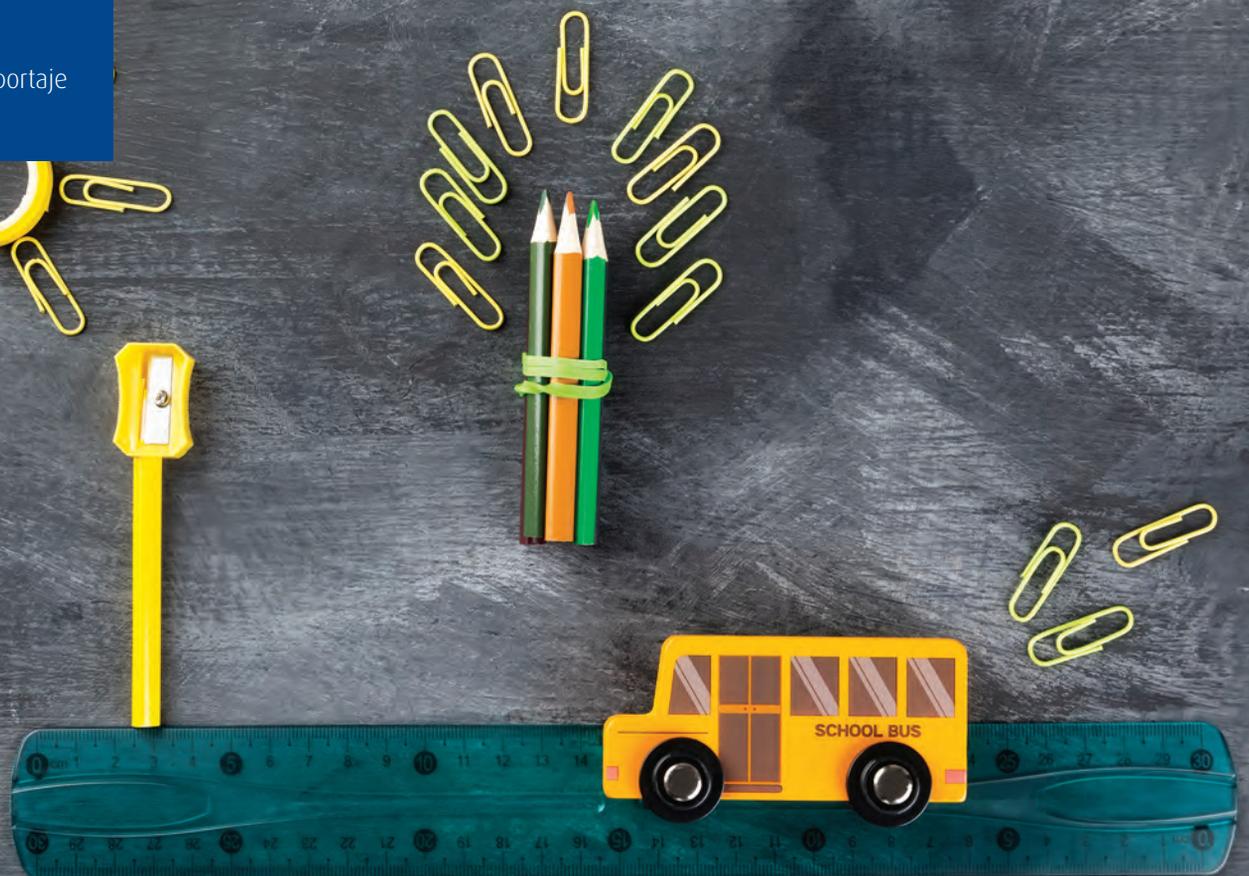
VDL ha presentado dos tecnologías anti COVID: VDL Pure y VDL Clean Air. VDL Pure Air se incorpora a la gama Futura y VDL Clean Air tanto para Citea como Futura). La tecnología VDL Pure Air permite reducir aún más la posible presencia de partículas de virus gracias a la ionización activa del aire mediante ionizadores de racimo de plasma. El aire ionizado que entra en el habitáculo desde el conducto de aire tiene un valor iónico tan alto que no solo los virus, sino también, por ejemplo, el polvo fino y las bacterias se vuelven inofensivos. Los módulos de tecnología VDL Pure Air se colocan fuera de la vista dentro del conducto de aire del vehículo. El sistema Pure Air se activa automáticamente cuando se arranca el vehículo. Esto garantiza una limpieza constante. El proceso de ionización es inofensivo para los seres humanos y el medio ambiente. La tecnología VDL Clean Air ofrece la posibilidad de actualizar los filtros de recirculación del sistema climático en autocares y autobuses de transporte público a un grado F7. Los filtros F7 atrapan hasta el 90% de las partículas con un tamaño de hasta 0,4 μm . Esto también incluye las gotas de humedad causadas por hablar o toser. Estas gotas de humedad pueden ser el medio de transporte de partículas virales más pequeñas y, por lo tanto, el filtro F7 las detiene por completo.

LA RENTABILIDAD TIENE UN NUEVO NOMBRE.
MOVE. TOGETHER.



Experimenta la diferencia
en vdlbuscoach.com

VDL
BUS & COACH



TRANSPORTE ESCOLAR, SIN FALLECIDOS DESDE 2012

PRIMER COLECTIVO QUE LOGRA TENER CERO VÍCTIMAS MORTALES EN ACCIDENTE DE TRÁFICO

ASÍ SE INDICA EN EL INFORME “TRANSPORTE ESCOLAR: ¿VIAJAN SEGUROS NUESTROS HIJOS? ACCIDENTALIDAD, NORMATIVA Y PERCEPCIÓN SOCIAL EN LA ERA COVID”, REALIZADO POR LA FUNDACIÓN LÍNEA DIRECTA EN COLABORACIÓN CON LA FUNDACIÓN ESPAÑOLA PARA LA SEGURIDAD VIAL (FESVIAL)

Tras realizar un estudio de todos los accidentes de transporte escolar ocurridos en España en los últimos 5 años y 1.700 encuestas a padres y madres españoles sobre cómo acuden sus hijos al colegio. Ya estamos acostumbrados a los buenos datos del autobús y el autocar en cuanto a seguridad vial. Pues si nos centramos en el transporte escolar vemos que los datos son excelentes. Pero 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, existe una visión errónea de la seguridad por parte de los padres. Es el modo más seguro para llevar a

los niños al cole. En los últimos años, hubo cero víctimas mortales asociadas a los 136 accidentes de tráfico con autocar escolar. La media anual de siniestros fue de 30 y la de heridos de 13. Hay que destacar, que en el total de 5 años estudiados se registraron solo 6 heridos graves.

EL ACCIDENTE TIPO

El accidente tipo de los autocares escolares se producen en vías interurbanas (58%), por colisión frontolateral (20%), y en el trayecto de vuelta a casa. El peor mes es octubre y los principales motivos de accidente son la distracción (22%), no respetar la prioridad (18%), la velocidad inadecuada (10%) y no mantener la distancia de seguridad (7%).

Las comunidades con más siniestros son Galicia (21%), Andalucía (16%) y Comunidad Valenciana (14%). A la contra, son Cantabria, La Rioja y País Vasco, las de mejores datos de seguridad vial en transporte escolar.

UNA FLOTA EJEMPLAR

La flota de autocares española, compuesta por unos 17.500 vehículos, es una de las más modernas de Europa y cumple con severas normas administrativas y técnicas. A partir del quinto año de vida, el autocar

pasa la revisión cada seis meses. Las inspecciones de tráfico suelen revisar casi al 20% de los autocares escolares cada año. La mayor parte de las sanciones impuestas suelen ser de carácter administrativo, que no implican problemas para la seguridad vial.

Deben incluir entre su equipamiento, entre otros, sistemas como el tacógrafo, limitador de velocidad y ABS, así como cinturones de seguridad para todos los vehículos homologados a partir de 2007, lo que hace que en 2023, casi toda la flota estará ya equipada con estos dispositivos de retención, al situarse su edad máxima en 16 años.

Por otro lado, los conductores, además de incorporarse a partir de los 24 años a este tipo de servicios, deben tener la formación previa con permiso D especial para ruta escolar y formación continua del CAP, así como menor tolerancia de tasa de alcoholemia (0,15) y acreditar que no tienen antecedentes penales por motivos de seguridad vial, ni retirada del carné de conducir. Además, han de aportar certificado de no haber cometido ningún delito sexual.



EN LOS ÚLTIMOS 5 AÑOS, HUBO CERO VÍCTIMAS MORTALES ASOCIADAS A LOS 136 ACCIDENTES DE TRÁFICO CON AUTOCAR ESCOLAR. SE REGISTRARON SOLO 6 HERIDOS GRAVES

DESCONOCIMIENTO DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD DEL AUTOCAR

Quizá el origen de la distorsión de la realidad se debe a que el 63% de los padres no conoce la normativa y requisitos que debe cumplir el transporte escolar en el que viajan sus hijos. El 15% no sabe quién controla que se cumplan esas medidas y solo el 9% comprueba personalmente que se cumplen.

LAS BUENAS VALORACIONES DEL SERVICIO

A pesar de todos estos datos, también hay valoraciones muy positivas para el transporte escolar, como la puntualidad, la profesionalidad, las tarifas y la seguridad de las paradas o la sostenibilidad. El 99% asegura estar muy contento y afirma “no haber tenido nunca un problema”. Sin embargo, siguen teniendo la falsa idea de que ir al colegio en el coche de los padres o a pie es más seguro. En el mismo período estudiado, murieron en accidentes de tráfico en el coche familiar, alrededor de 90 niños y se produjeron más de 4.250 atropellos a peatones. Para los padres, tan sólo ir en bicicleta o en transporte urbano al colegio es más peligroso que ir en la ruta escolar.

PROPUESTAS DE LOS PADRES

Las soluciones que aportan los padres para mejorar la seguridad vial en las rutas escolares en autocar pasan por la tolerancia cero al alcohol, implantar “tasa 0” en el control de alcoholemia para los conductores de este medio de transporte (83%), hacer obligatorios los Sistemas de Retención Infantil (SRI) en todos los autobuses (79%) y retirar la licencia a las empresas que no cumplan las normas (63%).

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 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.

Hidral  Gobel



ESPECIALISTAS EN ACCESIBILIDAD
con 20 años de experiencia

GOBEL 300



Gobel EVO y MICRO



Rampa GOLDEN



Rampa VICOLI

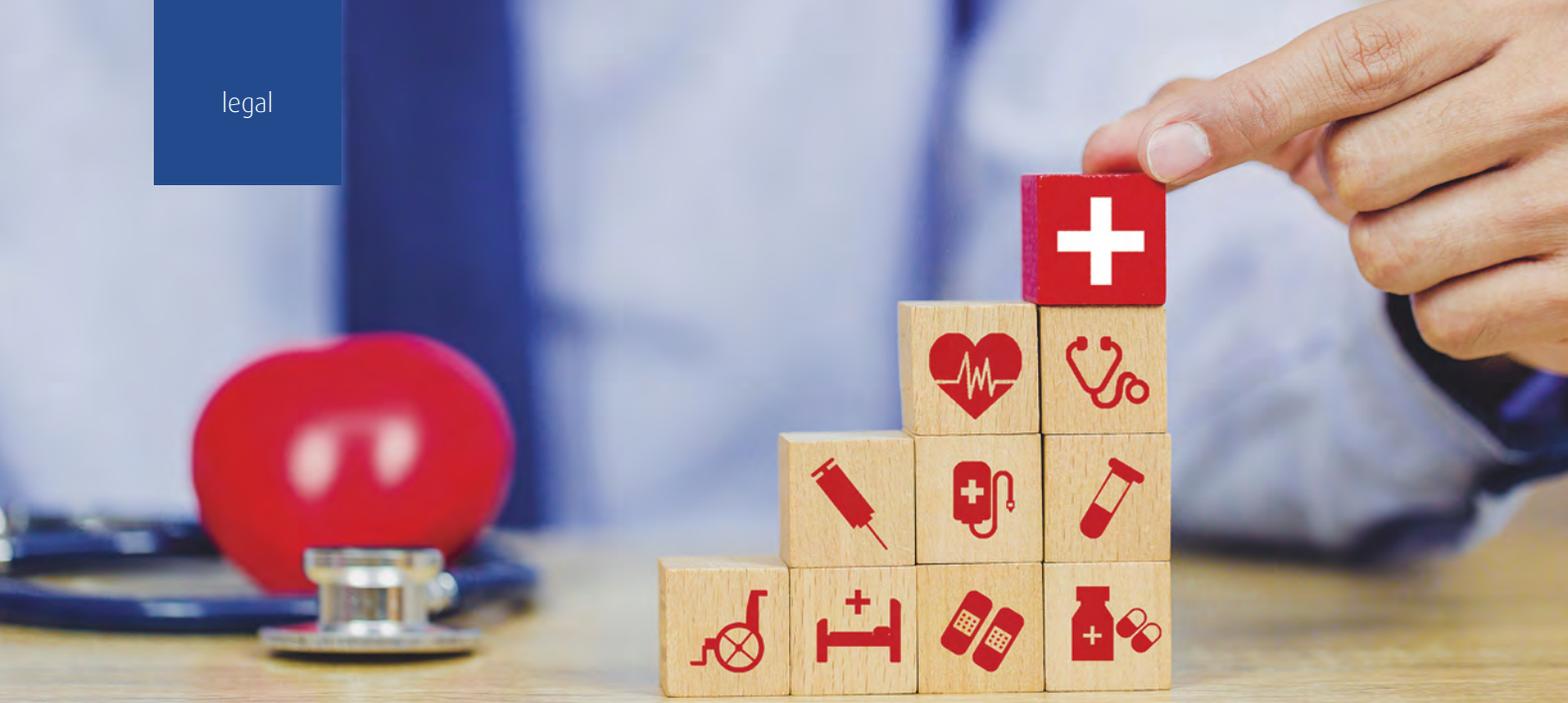


Accesorios



 **Unwin**
An Autoadapt Company

www.hidralgobel.com · info@hidralgobel.com



HABLAN LOS TRIBUNALES

LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA POR DAÑOS AL VIAJERO, Y SUS SEGUROS

FALTA UNA REGULACIÓN COMPLETA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE, QUE PERMITA DETERMINAR LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA POR INCUMPLIR ALGUNA OBLIGACIÓN NACIDA DE ESTE CONTRATO

Francisco Sánchez-Gamborino, Doctor en Derecho y abogado especialista en transportes, nos explica los detalles legales de esta cuestión.

1. UN PANORAMA LEGAL INSUFICIENTE Y COMPLEJO

Partimos de la existencia de un contrato de transporte entre transportista y viajero, mediante el cual el transportista se obliga (los contratos son fuente de obligaciones entre sus contratantes) a trasladar al viajero incólume -sano y salvo- hasta su lugar de destino y dentro del plazo estipulado. En consecuencia, la responsabilidad de dicho transportista (que nace cuando por incumplir con culpa alguna de sus obligaciones contractuales) existirá cuando el viajero no llega incólume -por fallecimiento o lesiones- o llega con retraso. Por supuesto, las lesiones que dan lugar a la muerte se engloban dentro de esta consecuencia mucho más grave. En este artículo no nos ocuparemos del equipaje (lo hicimos en VIAJEROS 180, págs. 36 ss. y 182, págs. 26 ss.).

Ahora bien, por una parte resulta que lamentablemente no existe una regulación del contrato de transporte de viajeros por carretera, ni a nivel internacional (como sí para el de mercancías: Convenio CMR de 1956 -el llamado Convenio CVR, para viajeros, de 1 marzo 1973 no ha llegado a entrar en vigor por falta de suficiente número de países que lo hayan ratificado-) ni a nivel nacional en España (ídem: Ley 15/2009) -hubo un anteproyecto de Ley fracasado-. Por lo que en principio habría que estar al único artículo -1603- que al transporte de personas dedica el Código Civil (el 1601 y el

1602 hablan de guarda y conservación, pérdida y avería de las “cosas” transportadas) tan obsoleto (en el siglo XIX el transporte por carretera aún se hacía con caballos) como inútil a nuestros efectos, pues se limita a remitir a “las leyes y los reglamentos especiales”.

Al respecto, sí debemos mencionar el vigente **Reglamento (UE) 181/2011 de 16 Febrero**, sobre “derechos de los viajeros de autobús y autocar” (del que se ha criticado tanto la falta de referencia a sus “obligaciones”, como la de regulación de los “derechos del transportista”, que debía ser paralela a la de aquellos de los viajeros, en la reciprocidad o sinalagma contractual). Por otra parte, hay una enorme **incidencia de la legislación jurídico administrativa** (lo que crea confusión y dificulta aislar su régimen jurídico privado, si es que este existe) tendente en general a la protección a ultranza del viajero. Mejor dicho -pues no se trata de medidas de prevención-, tendente a la reparación económica (indemnización) de los daños que el viajero sufra con ocasión del transporte, y ello mediante los seguros. Que, en nuestro asunto, son de dos clases:

- el seguro** de responsabilidad civil extracontractual **de vehículos a motor**, que todo automovilista -y también un transportista de autobuses- debe imperativamente tener suscrito para cuando él mismo es culpable; el asegurado es el transportista; está regulado por R. D. Legislativo 8/2004, de 29 Octubre.
- el llamado **Seguro Obligatorio de Viajeros (SOV)**, impuesto a las empresas de transporte de viajeros por carretera para cubrir los daños que sufran sus clientes durante el transporte, y cuya prima paga el viajero en su billete junto al estricto precio (tarifa) del transporte; actúa haya o no culpa

-del transportista, del viajero o de un tercero-; el asegurado es el viajero; está regulado por R. D. 1575/1989, de 22 Diciembre.

Una y otra clases de seguros incorporan un baremo que cuantifica la indemnización a abonar, según se trate de fallecimiento o gravedad de las lesiones, posibles secuelas y otros factores.

Pero, en este SOV aparece un nuevo concepto, que es el de "accidente". Entendiendo por accidente un "hecho jurídico" (o sea, un hecho con efectos jurídicos): aquel evento súbito, inusual e inesperado con consecuencias perjudiciales.

El SOV es un seguro "de accidentes": solo para cuando hay accidente (no para otros casos), sea de circulación: choque, vuelco, salida de vía, explosión, incendio, etc. -art. 7 del R. D. 1575/1989-; en cuyo caso es probable que sea colectivo (pluralidad de víctimas) aunque no necesariamente (si se dañó un solo viajero ocupante del autobús)-, sea del propio viajero p. ej. al subir o bajar del autobús -en cuyo caso es probable que sea individual-. Solo excluye de indemnización los provocados por el propio viajero en estado de embriaguez o por haber consumido drogas, o mediando dolo; las lesiones autoproducidas, y por supuesto, todo hecho dañoso sin relación al viaje -p. ej. un fallecimiento por infarto-. Este requisito de existencia de "accidente" como causa del efecto dañoso es también exigido

LA MAYORÍA DE LESIONES A VIAJEROS SE PRODUCEN POR CAÍDAS: DEBIDAS A FRENAZOS BRUSCOS, O BIEN EN LA SUBIDA AL AUTOBÚS O EN LA BAJADA DEL MISMO

para su aplicabilidad por dicho Reglamento (UE) 181/2011, (art. 1,b y art. 7.1), dejando por tanto huérfano de normativa cualquier otro supuesto.

Finalmente, la **Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres -LOTT-** nº 16/1987 de 30 Julio (versión modificada por Ley 14/2000 de 29 Diciembre) dedica a la materia su art. 21. El apartado 1 simplemente recuerda la imperativi-



Fotografía de Francisco Sánchez-Gamborino.

Ferqui



SUNSET S4



SUNRISE

SUNSET S4

DINO

NORA



SI LA CAUSA DEL DAÑO ES UN ACCIDENTE, DEVIENE IRRELEVANTE LA CONCURRENCIA O NO DE CULPA DEL TRANSPORTISTA: SIEMPRE INDEMNIZARÁ EL SOV

dad del SOV. El apartado 2 prevé la responsabilidad del transportista por incumplir las obligaciones que le impone el por nosotros varias veces citado Reglamento (UE) 181/2011 “en la medida en que éstas no estén cubiertas íntegramente” por el SOV o por el seguro obligatorio a terceros de vehículos a motor, “o por cualquier otro seguro”. Entendemos que con esta última expresión la LOTT se está refiriendo p. ej. al suscrito por el viajero de manera voluntaria o del cual se beneficie al pagar el billete con tarjeta de crédito.

2. CUESTIONES A DETERMINAR

La aparente superposición de instituciones, y el vacío legal respecto a ciertos casos puede dejar dudas acerca de quién es el obligado a indemnizar a la víctima, si es que hay alguno.

Empezando por fijar el ámbito de responsabilidad del transportista: ¿solo mientras el viajero permanece a bordo del autobús (estando éste en movimiento o parado en espera de hacerlo o tras llegar a destino), o también al acceder el viajero al vehículo o descender de éste?

¿Qué sucede por ejemplo cuando el viajero en el interior del vehículo sufre un golpe por un viraje brusco del autobús?, ¿y si es por una maniobra incorrecta de otro vehículo?, ¿y si el viajero que sube o baja tropieza con/resbala en un escalón del autobús?

La responsabilidad del transportista y la cobertura por algún seguro, ¿nace sólo cuando interviene culpa del conductor -a probar- o por el mero acaecimiento del hecho lesivo?

Además de por fallecimiento y por lesiones, ¿hay derecho a indemnización por daños morales (molestias e incomodidades, disgusto, ansiedad)?

Si en efecto el Seguro de RC vehículos a motor y el SOV son compatibles, ¿supone ello que sus prestaciones son acumulables, para una víctima por un mismo siniestro (un único daño)?

Algunos de estos casos han sido resueltos por los Tribunales de Justicia. Cuyas Sentencias presentan adicional interés porque contienen declaraciones generales aplicables como criterio.



Fotografía de Francisco Sánchez-Gamborino.

Hemos seleccionado varias sentencias recientes, cuyo contenido esencial y conceptos básicos comentamos a continuación (usaremos las abreviaturas: AP = Audiencia Provincial, Fto. = Fundamento de Derecho). Curiosamente, casi siempre quienes sufrieron lesiones fueron damas.

3. CAÍDA DE VIAJEROS EN EL INTERIOR DEL AUTOBÚS

Contempla tal supuesto la Sentencia A. P. Barcelona de 29 Enero 2020 (JUR\2002\88254). Que empieza recordando la dualidad de seguros que puede cubrir un mismo siniestro, por lo que la viajera lesionada, si lo desea, puede reclamar contra dos aseguradoras diferentes (Fto. Segundo). La Audiencia reprocha a la demandante no haber cumplido, como le compete, la demostración, ni de realidad del alegado motivo - el supuesto brusco frenazo del autobús- del daño cuya indemnización pretendía, ni del nexo causal o relación de causalidad entre esa acción del conductor y su caída, generadora del daño (Fto. Tercero). Ahora bien, dado que el siniestro se produjo dentro de un vehículo de transporte público y con ocasión de su utilización por un viajero, esa falta de prueba no impide aplicar el SOV, que, como seguro de accidentes, puede invocarse incluso si se trata de un caso fortuito. De hecho -argumenta- “cuando un autobús arranca, la fuerza o impulso que en un breve tiempo se produce para ponerlo en movimiento tiene un efecto inmediato en las personas que se encuentran de pie [inercia, añadimos nosotros], incidiendo en su equilibrio”, para lo cual están las “barras de sujeción”, “que, si en la mayoría de los casos son suficientes para compensar aquel impulso o fuerza [...] no son [...] en todos los supuestos, sobre todo [cuando por concurrir] muchas personas en el interior [del autobús] se dificulta el acceso a [...] dichas barras” o en personas que “por su edad o condiciones físicas, tienen menores reflejos o son más lentas”; todos tienen derecho a indemnización (Fto. Cuarto).

Otro supuesto de caída de viajera dentro del vehículo, en este caso mientras efectuaba la operación de cancelar la tarjeta de viaje en la máquina dispuesta al efecto a bordo, fue objeto de atención por la propia A. P. de Barcelona en su Sentencia de 27 Octubre 2004 nº 568/2004 (JUR\2004\302342). Aquí lo que se planteaba es si la realidad del daño y el lugar en que acaeció (autobús) estaban suficientemente probados por la reclamante. El Tribunal declara que sí, tomando en cuenta todas las circunstancias: que la señora viajaba en ese vehículo, que “la maniobra de cancelación de la tarjeta de viaje obliga a situarse frente a la máquina sin sujeción, como es notorio”; que el hecho dañoso (contusión en la muñeca, que necesitó cirugía) ni resulta especialmente “espectacular” ni sus efectos (inflamación, pérdida de movilidad) se manifiestan de manera inmediata, etc. (Fto. Segundo). Lo que lleva a Sus Señorías a condenar solidariamente al transportista y a su asegurador de responsabilidad civil (Fto. Tercero). Con aplicación del baremo de indemnizaciones vigente en la fecha del hecho lesivo; más

interés de demora del 20 % (Fto. Cuarto). Sin embargo, en distinto sentido -rechazo de la reclamación de la viajera por falta de prueba del origen causal del daño- se pronunció poco después el Tribunal Supremo en su Sentencia de 14 Diciembre 2006 nº 1345/2006 (RJ\2006\8231), Fto. Segundo. Declaró en cambio improcedente la indemnización la A. P. Valencia en su Sentencia de 11 Marzo 2019 nº 162/2019 (AC\2019\1742), ya que el frenazo que provocó la caída de la viajera se produjo para intentar evitar la colisión con un vehículo no identificado (Fto. Segundo).

En fin, también se refiere a un caso similar la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala Primera) de 19 Septiembre 2011 nº 627/2011 (RJ\2011\6424). La víctima, encontrándose en el interior del autobús, sufrió importantes lesiones por caída al suelo debida a frenazo brusco **por culpa del conductor**. Demandó tanto al transportista como a su aseguradora de SOV, que resultan solidariamente condenadas. El Tribunal aclara que el baremo aplicable es el vigente al tiempo de ocurrir el accidente, no el correspondiente al momento de curación de las lesiones -alta definitiva- (Fto. Quinto). No procede indemnizar daños morales, pues ello corresponde solo a grandes inválidos, por el trastorno que produce a sus familias, por alteración de la vida o convivencia derivada de los cuidados y atención continuados (Fto. Sexto). Lo más importante es que en esta Sentencia, el TS declara compatibles y **acumulables las indemnizaciones a percibir del SOV y del seguro de vehículos a motor**, aunque ello suponga duplicar la reparación de un mismo y único daño, dada la diferente naturaleza de ambos seguros, ya explicada (Fto.s Segundo y Tercero). Lo cual este Supremo Tribunal ya había declarado en Sentencia de 8 Octubre 2010 nº 618/2010 (RJ\2010\7444). Sin que por ello se incurra en enriquecimiento injusto, prohibido por el art. 26 de dicha Ley del Contrato de Seguro (Fto. Segundo, letra B). Este criterio de la compatibilidad de seguros ha sido seguido después por Sentencia de la A. P. de Barcelona de 12 Julio 2019 nº 872/2019 (AC\2019\1028), Fto. Segundo. Para que proceda la indemnización del SOV, no se requiere culpa del conductor (no la hubo en este caso) ni de otros, insiste la Sentencia A. P. Murcia de 9 Julio 2013 nº 359/2013 (JUR\2013\285136), Fto. Segundo. Otras Sentencias referidas a lesiones por frenada brusca, como A. P. Málaga 21 Febrero 2019 (JUR\2019\175522), A. P. Sevilla 1 Abril 2019 (JUR\2019\226441) y 27 Diciembre 2019 (JUR\2020\644458) y A. P. Barcelona 7 Febrero 2020 (JUR\2020\58446), siguen estos criterios.

4. CAÍDA DE VIAJEROS AL SUBIR O BAJAR DEL AUTOBÚS

En el caso visto por la Sentencia de la A. P. Cádiz de 18 Julio 2011 nº 382/2011 (JUR\2011\350816), la víctima sufrió lesiones por caerse **al bajar** del autobús. Demandó tanto al transportista como a su aseguradora de SOV e incluso al Consorcio de



Fotografía de Francisco Sánchez-Gamborino.

SON COMPATIBLES Y ACUMULABLES LAS INDEMNIZACIONES A PERCIBIR DEL SOV Y DEL SEGURO DE VEHÍCULOS A MOTOR, DADA LA DIFERENTE NATURALEZA DE AMBOS SEGUROS

Compensación de Seguros. **El Tribunal descarta cualquier culpa del conductor del autobús, pero obliga a indemnizar al SOV**, que, como seguro de accidentes actúa aunque no concorra culpa, sino por el mero hecho de producirse el siniestro con ocasión del desplazamiento de una persona, provista de billete, en un medio de transporte publico colectivo. No es un seguro de responsabilidad civil, en el cual, para que se genere la obligación indemnizatoria es requisito como causa una actuación culpable del transportista; por el contrario, la objetividad del SOV surge como exigencia social en virtud de la posibilidad de siniestro que supone el uso habitual y generalizado del transporte de viajeros (Fto. Segundo). El SOV -recuerda el Tribunal- cubre, no solo mientras el viajero está dentro del vehículo, sino también al entrar o salir de éste por lugar adecuado y en contacto directo con el mismo -art. 8.2 del R. D. 1575/1989- (Fto. Segundo). En el caso de la Sentencia A.P. Barcelona 24 Febrero 2020 nº 69/2020 (JUR\2020\77488), en que la lesionada fue una señora de edad avanzada, las puertas se cerraron cuando la viajera aún no hubo terminado de **bajar**; lo cual no fue óbice para obtener la indemnización del SOV.

Tampoco había existido culpa del conductor en el supuesto estudiado por Sentencia A. P. Asturias de 2 Noviembre 2012 nº 426/2012 (AC\2013\1602) sobre caída de viajera sufrida **al subir** al autobús, y el Tribunal declaró que **para la indemnización por el SOV no se exige culpa**.

En fin, por su Sentencia de 14 Febrero 2018 nº 97/2018 (AC\2018\266) la A. P. Barcelona declaró procedente la indemnización del SOV en un caso de lesiones sufridas por una viajera que cayó, al regresar de una parada que había efectuado el autocar de dos pisos (español, en el extranjero en viaje turístico) **mientras subía por la escalerilla** que une los pisos inferior y superior de dicho vehículo, al tropezar con la alfombra de uno de los peldaños, que sobresalía y se encontraba arrugada -considera negligencia del conductor el no vigilar el buen estado de esa escalerilla ni siquiera tras ser advertido por otros pasajeros acerca de esa mala colocación- (Fto. Tercero).

Por supuesto, puede haber muchos otros casos, pero hemos preferido limitarnos a aquellos sobre los que se han pronunciado los Tribunales, y escuchar sus declaraciones al juzgarlos.



TEXTO Y FOTOS DE:
FRANCISCO SÁNCHEZ-GAMBORINO
DOCTOR EN DERECHO.
ABOGADO ESPECIALISTA EN TRANSPORTES
abogados@sanchez-gamborino.com



DIFERENTES AYUDAS SEGÚN EL PAÍS

CONFEBUS RECOPILA LAS AYUDAS PARA EL TURISMO EN AUTOBÚS EN EUROPA

TRAS ESTE ANÁLISIS, CONFEBUS SOLICITA AL GOBIERNO DE ESPAÑA Y AL RESTO DE AUTORIDADES A TODOS LOS NIVELES EN NUESTRO PAÍS QUE ESTUDIEN LA PUESTA EN MARCHA DE MEDIDAS COMO ESTAS U OTRAS SIMILARES

Alemania: Podrán solicitar ayuda quienes hayan sufrido una caída de ingresos de al menos 5% en dos meses consecutivos en el período de abril a agosto de 2020 en comparación con los meses respectivos del año anterior o, registrado una caída media de facturación de al menos un 30% en los meses de abril a agosto de 2020 respecto al mismo período del año anterior. Se elimina la cantidad máxima que pueden recibir las pequeñas y medianas empresas (9.000 y 15.000 euros respectivamente) y se aumentan las tasas de financiación: 90% de los costes fijos en caso de una caída del volumen de negocios del 70%; 60% de los costes fijos en caso de una caída del volumen de negocios entre el 50% y el 70%; 40% de los costes fijos con una caída del volumen de negocios de más del 30%. Además, el tipo fijo para los costes de personal del 10% de los costes subvencionables se incrementa al 20%.

Bulgaria: A mediados de octubre Bulgaria anunció que destina más de 15 millones de euros a través de un plan de apoyo financiero para salvar el sector de los autobuses y autocares. Alrededor de 1.500 empresas recibirán financiación, que oscilará entre los 1.500 y los 230.000 euros. Las condiciones de elegibilidad pendientes de publicación no estaban aún publicadas al realizar el estudio.

Francia: No hay un plan específico para el transporte discrecional sino para todo el Turismo. Tras mucho esfuerzo, se reconoce al autocar como parte del Turismo dentro del Plan de Relanzamiento de este Sector. El Gobierno paga hasta el 84% de los salarios de los trabajadores del sector Turismo.

Reino Unido: A nivel nacional se les excluyó de posibles ayudas, pero posteriormente se habilitó un fondo (Discretionary Grant Fund) de 617 millones de li-

bras que gestiona la Asociación de Autoridades Locales y que permite optar a una ayuda de hasta 25.000 libras por empresa de autobús (con mucho margen de discreción para cada autoridad local y sin poder compatibilizar la ayuda con otras).

España: Moratoria de 6 meses en las cuotas de contratos de crédito, renting y leasing de autocares discrecionales (RDL 26/ 2020 medidas en los ámbitos del transporte y la vivienda) para empresas que hayan sufrido como consecuencia de la crisis sanitaria una pérdida sustancial de sus ingresos o una caída sustancial en su facturación de al menos un 40% durante el estado de alarma (Medida valorada en 250 millones de euros). Así como la flexibilización de tiempos de conducción y descanso para servicios discrecionales de transporte de trabajadores agrícolas (abril y mayo 2020).

En la **Comunidad Valenciana** se ha lanzado un programa de ayudas que permite a las empresas de transporte discrecional y turístico optar hasta 2.500 euros para empresas o autónomos. Requisitos: empresas o personas adheridas a programa de producto CreaTurisme, que cuenten con la distinción SICTED o que sean agencias de viajes.

En las **Islas Baleares** se conceden ayudas de más de un millón de euros para transporte discrecional. Financiará el 50% de las cuotas a la Seguridad Social con el fin de mantener los puestos de los fijos discontinuos del sector. Estas subvenciones serán compatibles con las exenciones y bonificaciones a las cuales también se pueden acoger las empresas, hasta un total máximo del 75% de las cuotas.



CONFEBUS PIDE UNIDAD Y ESTRATEGIA

SON LOS DOS EJES HACIA LA RECUPERACIÓN ANUNCIADOS EN SU ASAMBLEA GENERAL ANUAL

LA CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS (CONFEBUS) HA CELEBRADO SU ASAMBLEA GENERAL ANUAL ABORDANDO LOS PRINCIPALES PROBLEMAS A LOS QUE SE ENFRENTA EL SECTOR ASÍ COMO LAS MEDIDAS PROPUESTAS AL GOBIERNO

Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS, ha querido reconocer la importante y gran labor llevada por todos los profesionales del sector, por su esfuerzo y valentía durante el estado de alarma para garantizar la movilidad en un momento especialmente delicado, donde se sabía muy poco del virus y no dudaron en continuar con su labor. Barbadillo, aprovechó este foro para incidir en la importancia del sector para la economía y sociedad españolas: "El Sector tiene futuro. De eso no tengo ninguna duda. El papel del autobús ha sido esencial en la movilidad y el bienestar social, y creo que lo será aún más cuando todo esto termine y se reactive la movilidad y el turismo. Por su flexibilidad, capilaridad y respeto por el medio ambiente, el autobús jugará un papel capital en la recuperación, estoy convencido". Asimismo, quiso poner en valor la importancia de la unidad, estrategia y recuperación para poder afrontar esta crisis sanitaria. CONFEBUS prevé que esta crisis sea más duradera de lo que inicialmente se esperaba, por tanto, desde la confederación se indica que "todas las medidas adoptadas hasta ahora, y que inicialmente fueron positivas, ahora resultan insuficientes para mantener la supervivencia de las empresas de transporte, una de las actividades más afectadas por la pandemia, y especialmente necesaria para garantizar la movilidad." A la falta de liquidez de las empresas y necesidad de ampliar moratorias y aplicar otras medidas específicas, se suman nuevos problemas,

como la subida del IVA o de la fiscalidad del gasóleo. Por ello, la confederación recordó la batería de medidas solicitadas y solicitudes hechas al Gobierno. Además, ha publicado interesantes estudios y sigue trabajando en análisis profundos de la movilidad para garantizar su futuro.

"PLAN DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA"

CONFEBUS, junto a Novadays, ha elaborado un "Plan de recuperación y resiliencia del transporte de viajeros por carretera" que se presentó al MITMA para que el Gobierno tenga en cuenta las medidas que el sector necesita de cara a la transición ecológica, la digitalización, el empleo y el refuerzo del Servicio público. Dicho plan está valorado en más de 6.000 millones de euros de los cuales, 4.000 millones son fondos de la Unión Europea y 2.000 millones de inversión privada.

"EL AUTOBÚS COMO ELEMENTO CLAVE DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE"

Por otro lado, con el apoyo de KPMG, se está ultimando un segundo trabajo, "El autobús como elemento clave de la movilidad sostenible", que se lanzará próximamente, esperando contar en su presentación con la asistencia del ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos. Este documento, que presenta una visión estratégica del sector y el papel que tendrá el autobús en la movilidad del futuro, recoge también el análisis de la situación de la movilidad, las tendencias y las medidas a tomar por parte de los diferentes actores implicados.



SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID



EL AUTOCAR COMO ENTORNO SEGURO Y LIBRE DE COVID-19: INTERCAMBIO DE AIRE EFECTIVO

Desde AETRAM nos hacemos eco del estudio elaborado por la entidad alemana German Bus and Coach Operators Association (bdo) e.V. en el que queda acreditado a través de hallazgos actuales la importancia de los sistemas de aire acondicionado en tiempos de pandemia y por el cual el autocar y el autobús se considera un entorno seguro y libre de Covid-19. Al respecto, estos estudios establecen:

- En el autocar, los sistemas de ventilación y aire acondicionado (A/a) que se han desarrollado continuamente y cumplen los requisitos, son actualmente de especial importancia al producir un fuerte intercambio de aire que reduce el riesgo de propagación del virus a través del aire.
- Los sistemas de A/a a través de los conductos de ventilación generan un alto rendimiento del aire que funciona con ventanas y puertas cerradas.
- El aire se suministra desde arriba del habitáculo hacia adentro y hacia afuera a través de un sistema de escape eficiente transportado por el vehículo, lo que produce enormes masas de aire en movimiento.
- Todo el aire interior es reemplazado permanentemente con una frecuencia media en modo ventilación de un minuto (en modo refrigeración de uno a cinco minutos) y todo a temperaturas medias.
- En modo automático el A/a siempre realiza un control programado de la cantidad máxima de aire fresco específico del vehículo

para su aprovechamiento máximo y para lograr el confort climático y la eficiencia energética.

- El aire circulante se limpia con filtros de alta eficiencia filtrando las partículas de polvo a las que se adhiere, capturando y filtrando (filtros reemplazados cada seis meses).
- Los sistemas de climatización de los autobuses son equivalentes en la seguridad a estos efectos al de los aviones, máxime teniendo en cuenta el carácter hermético de estos que no se da en los autobuses y, en todo caso, es suficiente para garantizar la seguridad exigible.
- La renovación del aire en los diferentes tipos de transporte se establece en 1 minuto para los autocares, 4,5 para los aviones y 7 minutos para los trenes.

Por último, recordar sobre los sistemas de climatización en los autobuses y autocares y sus efectos en relación con la prevención frente al Covid-19, que el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) según su informe sobre filtros de aire en diferentes sectores y la posibilidad de eliminación del virus SARS-CoV-2, considera seguro el transporte público para el transporte de pasajeros en cuanto a transmisión aérea por SARS-CoV2, si se respeta la obligatoriedad de uso de mascarillas y afirma que la utilización de los sistemas de ventilación existentes operados correctamente tanto en autobuses como en vagones de ferrocarriles urbanos y metropolitanos no tienen por qué ser un problema para la transmisión aérea del virus.

CAMPAÑA «TRUCKS & BUS» DE ROADPOL: MÍNIMA INCIDENCIA DE DENUNCIAS EN EL SECTOR

El pasado mes de octubre, entre los días 12 y 18, se ha desarrollado una campaña de vigilancia e inspección de vehículos pesados por parte de los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil -Campaña «Trucks & Bus» de Roadpol- controlando a 12.175 vehículos (11.548 camiones y 627 autocares) de los cuales 2.525 conductores fueron denunciados por no cumplir algunos de los preceptos de la normativa de tráfico y seguridad vial. También se inmovilizaron 42 vehículos, todos ellos camiones. En relación al cinturón de seguridad, de las 89 sanciones cursadas, solo el 6% de los denunciados, eran ocupantes de autocares. Respecto a las denuncias por exceso de horas de conducción y uso del tacógrafo, solo el 1% se ha impuesto a autocares (16 denun-

cias). Por último, y sobre la documentación relativa al vehículo y al conductor, el porcentaje de autocares sancionados ha sido un 7%. Para AETRAM "los datos de esta campaña acreditan un bajo índice de denuncias en el Sector, así como un compromiso evidente del mismo con el cumplimiento de las normas vigentes de seguridad vial".





MONOGRÁFICO "EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS: NUEVAS PERSPECTIVAS"

Dentro de la escasa bibliografía española sobre transporte de viajeros, destacamos esta monografía, redactada por un equipo -cada miembro, autor de un capítulo- dirigido por Mercedes Zubiri, Profesora de Derecho Mercantil de la Universidad de Zaragoza. (Editorial Aranzadi).

Aunque contempla también los modos aéreo y marítimo, dedica especial atención al terrestre. Comienza, con acierto, con un panorama general de la regulación de este contrato, incluyendo los Reglamentos europeos (181/2011, etc.), advirtiéndose enseguida la lamentable falta de una ley española para el de personas por carretera -dominado por la normativa administrativa de ordenación (LOTT, etc.)-, a diferencia del de mercancías, que sí la tiene (ley 15/2009). Otros asuntos de gran interés son la documentación del contrato (billete -y contratación telemática-), la solución de conflictos transportista-viajero (Juntas Arbitrales), etc. La propia Profesora Zubiri establece una comparación entre medios en cuanto a responsabilidad por retraso, por muerte o lesiones al viajero, o por daños al equipaje, señalando como común la responsabilidad del transportista efectivo, con aplicación de un límite máximo indemnizatorio y posible anticipo parcial de su importe; periodo que incluye (el desplazamiento en sí y las fases de acceso y salida del vehículo), y los deberes de atención y protección al viajero. En fin, -vaticina el Profesor Ignacio Quintana-, nos encaminamos a normas fundadas en el régimen del transporte terrestre, "que regularán el contrato de transporte en general, sin atender al medio por el que éste se realiza".

Reseña de Francisco Sánchez-Gamborino



NUEVA ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE EAS, EURORUTAS ASOCIACIÓN

La agrupación Eurorutas canalizará sus reivindicaciones jurídicas a través de EAS. Según nos indican desde la asociación, "las numerosas denuncias, peticiones y escritos cursados a los más diversos niveles de la Administración por parte de esta agrupación a través de su responsable del departamento legal D^a Adoración Navarro Salguero a lo largo de los años 2019 y 2020, apenas han tenido predicamento al ser instadas a nivel empresarial. Es por ello que, el grupo Eurorutas con la finalidad de hacerse visible ante las Administraciones Públicas ha decidido constituir una Asociación de ámbito nacional. Su finalidad no es sino hacerse oír siendo uno de sus objetivos fundamentales a corto plazo poder defender sus posturas ante el Comité de Transporte, cuya revisión de porcentajes de representación de las diferentes asociaciones/federaciones/confederaciones se efectuará, de forma regular, en el próximo mes de abril del año 2021. EAS tiene la intención de lograr representación ante el citado Comité, bien de forma individualizada, bien a través de su incorporación a las Federaciones o Confederaciones que se conformen, cuyos intereses sean confluyentes.

EAS es consciente de que, a pesar de que el Comité de Transporte no es sino un órgano de naturaleza meramente consultiva, ello constituye el primer paso para hacerse oficialmente visible y poder reivindicar todos aquellos temas latentes en el sector."





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



CURSO ONLINE DE ASEPA DE ESPECIALIZACIÓN EN EMISIONES DE AUTOMÓVILES

Después del éxito de las cuatro ediciones anteriores del curso ASEPA ha preparado una nueva en versión online con el título: 'Control de emisiones de los vehículos y combustibles alternativos para una movilidad más sostenible'. El curso se impartirá del 3 de noviembre al 17 de diciembre, los martes y jueves de 18 a 21 horas. Es un curso 'on line' de 39 horas, dividido en los cinco módulos siguientes:

- Módulo 1: Retos climáticos y medioambientales para los vehículos en la década 2020 (3 h)
- Módulo 2: Fundamentos de las emisiones contaminantes de motores de combustión interna (9 h)
- Módulo 3: Medida de emisiones en vehículos ligeros. Normas de certificación de tipo (12 h)
- Módulo 4: Medida de emisiones en vehículos industriales. Normas de certificación (6 h)
- Módulo 5: Combustibles alternativos para una movilidad descarbonizada (9 h)



ACUERDO DE COLABORACIÓN ENTRE ANETRA Y CTS

ANETRA y Centro Técnico de Seguros (CTS) unen su experiencia en pro del aseguramiento eficaz y eficiente de los servicios de las pymes de transporte discrecional de viajeros. Centro Técnico de Seguros, Correduría de Seguros, S.A., tiene una dilatada experiencia como prestadores de soluciones de seguros. En la imagen, de izquierda a derecha, Gonzalo Alonso (director gerente CTS) y Juan Manuel Sierra (director ejecutivo ANETRA) en la firma del acuerdo.



BARCELONA, CIUDAD ANFITRIONA DEL SUMMIT DE LA UITP EN 2023

La edición del Summit UITP Barcelona tendrá lugar del 4 al 7 de junio de 2023. Celebrada cada dos años, la pasada edición del Global Public Transport Summit tuvo lugar en 2019 en la ciudad sueca de Estocolmo y en 2021 será Melbourne, en Australia, la sede de este congreso internacional. Desde 1886, comenzando un año después del nacimiento de la UITP, 64 ciudades anfitrionas destacadas han dado la bienvenida al sector del transporte público internacional para debatir, exhibir e innovar en el futuro de la movilidad urbana. Barcelona fue una de las tres ciudades finalistas, junto a Bruselas y Dubai, para la edición de 2023. El anfitrión local será Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), miembro de la UITP desde hace mucho tiempo y colaborador activo de la asociación.



LA FEBT APUESTA POR LA EDUCACIÓN EN CONDUCCIÓN SEGURA

En las pistas de pruebas de Auto-Escuela Kalet, se ha llevado a cabo, organizado por PLEASE (plataforma de la que forma parte FEBT) y dirigido por Adsum Integria y Aip Driving Experience, un curso a modo de demostración de conducción segura y eficiente, con dos vehículos Seat León, recién salidos de fábrica, y cedidos por gentileza de la empresa Blau Motors. Dicho curso, que ha contado con dos instructores de conducción y al que han asistido representantes de las distintas entidades que integran PLEASE, ha tenido por finalidad demostrar como conducir de una forma segura y eficiente, consistente en una primera clase teórica, seguida después de una conducción en pista mojada para accionar bien los frenos, la dirección, así como la potencia del motor evadiendo obstáculos o direccionando bien en curvas, entre otras pruebas.



ALSA PONE EN OPERACIÓN EL PRIMER BUS AUTÓNOMO QUE CIRCULA EN ESPAÑA

Alsa puso en operación el primer Bus Autónomo que circula en España con pasajeros en un recorrido abierto al tráfico, en el campus de Cantoblanco de la Universidad Autónoma de Madrid (UAM). Finalizada la fase piloto de este proyecto pionero e innovador, que ha sido desarrollado de forma conjunta junto al CRTM, la UAM y la DGT, entra en funcionamiento real. Se trata de un vehículo EZ10 100% eléctrico de última generación con capacidad hasta 12 pasajeros, accesible para PMR, que realiza un recorrido de 3,7 kilómetros conectando las distintas instalaciones y centros del campus, un espacio en el que cada día circulan 30.000 personas y 6.000 vehículos. El nuevo servicio está integrado en la red del CRTM, como un servicio regular más del sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid.



AUTOBUSES PACO PEPE APUESTA POR EL DEPORTE MALAGUEÑO

El operador ha renovado como transportista oficial del Club Balonmano Trops Ciudad de Málaga, equipo que milita en la División de Honor Plata. Para Juan Antonio Jiménez, gerente de Autobuses Paco Pepe, "será todo un honor seguir acompañando al Balonmano Ciudad de Málaga. Empezamos con ellos en Primera Nacional, ya hemos dado un paso más y soñamos ya con ASOBAL, aunque hemos de ir poco a poco. Siempre queremos estar donde el Deporte esté presente. Apoyamos el deporte en nuestra provincia, y afianzamos nuestro compromiso con la sociedad malagueña".



EL CONSORCIO DE TRANSPORTES DE MALLORCA ESTRENA SISTEMA TARIFARIO

El día 5 de octubre fue inaugurado el nuevo sistema tarifario STI-R4 del Consorcio de Transportes de Mallorca. Los beneficiarios de este sistema son los operadores de las diferentes autoridades de transporte de las Islas Baleares como son: el Consorcio de Transportes de Mallorca (CTM), la Empresa Municipal de Transportes de Palma (EMT Palma), El Consell Insular de Menorca (CIME), el Consell Insular de Ibiza, el Consell Insular de Formentera (CIF), el Metro de Palma y Servicios Ferroviarios de Mallorca (SFM). El sistema integrado y multimodal desplegado por GMV aúna tecnología para pago con tarjetas bancarias sin contacto y smart cards (tarjetas sin contacto de uso habitual en transporte público), incluyendo el servicio de pago EMV en colaboración con Redsys y Banco Santander, e incorporando todas las ventajas de un sistema de billeteo basado en la nube (ABT).

GRUPO TRANSVÍA Y ALSA OPERARÁN EL AUTOBÚS METROPOLITANO DE LISBOA

La alianza de ambos operadores ha resultado adjudicataria provisional del concurso convocado por el Área Metropolitana de Lisboa (AML), para la operación de las líneas de autobús en la zona sudeste del área metropolitana de la capital de Portugal. El nuevo contrato tiene una duración de siete años, más dos de posible prórroga, y supondrá una facturación de 185 millones de euros en los siete primeros años. Se realizará con 237 vehículos con tecnología Euro VI e híbrida, que contarán con los últimos sistemas de seguridad y confort a bordo, como WiFi, sistema alcoholock y CCTV, entre otros, y que operarán más de 100 líneas. El contrato dará empleo directo a unas 350 personas y su inicio está previsto a partir del último trimestre de 2021. La zona sudeste del área metropolitana de Lisboa agrupa a seis municipios, entre ellos Setúbal, que en conjunto suman una población de más de 315.000 personas.





BERKAN SALALI, NUEVO DIRECTOR DE VENTAS INTERNACIONALES DE TEMSA

Cuenta con un Máster en Administración de Empresas (MBA) enfocada en Ventas Especializadas y Gestión de Marketing de la Universidad Americana en Suiza. Profesionalmente, le avala un extenso historial de trabajo relacionado con la industria automotriz, en vehículos comerciales, autobuses y midibuses. Se ha especializado en ventas internacionales, exportación, gestión de ventas, desarrollo de mercado y gestión de grandes cuentas. La anterior compañía de la que ha formado es ANADOLU ISUZU. En junio de 2017 fue nombrado Supervisor Regional de Ventas en Estambul. En enero de 2019 fue Director de Ventas Regionales para la zona Mediterránea y África. Ya en febrero de 2020 se le nombró Director de Ventas Internacionales para Medio Oriente, África y Asia (división MEAA)

SABANCI Y ŠKODA TRANSPORTATION COMPRAN TEMSA

La alianza entre ExSa (empresa de Sabanci Holding) y PPF IndustryCo (empresa de Škoda Transportation) completó todos los procesos oficiales para la adquisición de Temsa Transportation Vehicles. Comienza una nueva etapa para TEMSA tras más de 50 años de trayectoria. Tolga Kaan Dogancioglu es el nuevo CEO de TEMSA.



LA FÁBRICA DE VOITH EN MÚNICH ES "FÁBRICA DEL AÑO"

Voith recibe el premio "Fábrica del año" en la categoría "Excelente protección de la ubicación por digitalización". "Podemos estar muy orgullosos de este premio", enfatiza el Dr. Mathias Mörtl, vicepresidente ejecutivo y director de operaciones de Voith Turbo. "Esta es la confirmación oficial de que estamos en el camino correcto con las medidas tomadas. Con la ayuda de soluciones digitales, estamos acercando aún más las plantas individuales, logrando así la eficiencia de una gran fábrica. Esto es crucial para asegurar nuestra competitividad a largo plazo".



ROAD-SHOW EN EUROPA DEL KENDO Y EL GRAND TORO DE ANADOLU ISUZU

Los vehículos de Anadolu Isuzu visitarán 22 países europeos para conocer a clientes potenciales. El programa de la gira está previsto que continúe hasta junio de 2021, e incluye eventos de lanzamiento locales así como pruebas de conducción. En España comenzará el Road-show en Febrero. El Kendo, con su motor de GNC ecológico, está destinado especialmente para el transporte urbano e interurbano. El Grand Toro tiene 8,5 metros de longitud, motor delantero y una capacidad de hasta 37 pasajeros.

MAN LOGRA DIEZ PREMIOS EN LOS ETM AWARDS 2020

El MAN Lion's City G con su tecnología MAN EfficientHybrid logró la primera plaza en la categoría de autobuses urbanos. El MAN Lion's Intercity se llevó el premio en la categoría de autobuses interurbanos. El MAN Lion's Coach venció en la categoría de autocares. El MAN Lion's City 12 E ganó en la categoría de autobús eléctrico. En lo que se refiere a otras categorías, MAN TGX y MAN TGS se imponen en transporte de larga distancia, volquetes de hasta 32 toneladas y transporte de reparto a partir de 18 toneladas. MAN eTGE y MAN eTGM ganan en las categorías adicionales de furgonetas eléctricas y camiones eléctricos. Otros galardonados: MAN Service Complete por el servicio de camiones-remolques y MAN Financial Services por el alquiler/financiación de

camiones. Con las victorias de la eTGE, el eTGM y el Lion's City E, todos los modelos de la ultramoderna flota eléctrica de MAN reciben un premio ETM.





ATLAS BUS INICIA SU CAMPAÑA DE CALEFACCIÓN 2020-2021

La campaña de invierno de la compañía española Atlas Bus, comienza con la presentación de soluciones tecnológicas de calefacción, en colaboración con reconocidas marcas de HVAC en el mercado. Destacan: Los pre-calentadores de aire Eberspächer. Sus posibilidades de instalación son muy flexibles. El D8LC es económico y de alta eficiencia para el calentamiento total del autobús, con funcionamiento extra silencioso.

Por otra parte, los HYDRONIC L II son los pre-calentadores de agua más potentes utilizados en autobuses, compactos y económicos.

Aurora dispone de una amplia gama de ventiladores axiales en diferentes formatos de tamaño y fijación.

La turbina doble DRG 1150 de Aurora, también es perfecta para calefacción, aire acondicionado y ventilación.



SEGUNDO ANIVERSARIO DE LA PREMIUM SHOP DE DT SPARE PARTS

Desde agosto de 2018, el programa de fidelización Premium Shop recompensa la lealtad a la marca de sus usuarios, fiel a su lema «Con solo registrarte: ¡Beneficios para siempre!». La marca ha ampliado continuamente la gama de premios. Recientemente se han lanzado más de 500 nuevas tarjetas regalo digitales de varios proveedores para un total de casi 50 países. Está disponible en 6 idiomas y ya tiene usuarios de más de 140 países están haciendo realidad sus grandes y pequeños sueños.



NACE EL CAMPUS JMB

JMBGRUPO lanza su plataforma on line para acercar la transformación digital de manera exclusiva a sus clientes. La plataforma se llama CAMPUS JMB y concentra en un mismo espacio, contenido de alto valor añadido para sus clientes:

- Manuales y documentación técnica de sus productos.
- Protocolos de desinfección de autobuses y camiones en base a las ISO45001; ISO14001; ISO 9001
- Protocolo de medidas de LIMPIEZA, DESINFECCIÓN OZ PLUS y CONTROL FRENTE AL COVID19" certificado por APPLUS
- Material de Marketing exclusivo.
- Normativa.
- Calidad y Mantenimientos preventivos de los equipos

Claudia Araujo, Directora de Marketing de JMBGRUPO, afirma: "Hemos desarrollado la plataforma con 2 objetivos principales: ahorrar tiempo y dolores de cabeza a nuestro clientes con el desarrollo de procedimientos/protocolos de su día a día y que nuestros clientes tengan toda la información localizada de forma fácil"

JUSTDIGGIT Y WEBFLEET SOLUTIONS LANZAN 'DALE UN TOQUE VERDE A TU FLOTA'

La plataforma 'Dale un toque verde a tu flota' permite a las empresas estimar las emisiones de CO2 de su flota mediante la calculadora de CO2 de Webfleet Solutions.

Los clientes pueden elegir compensar sus emisiones ayudando a Justdiggit a replantar las tierras secas de África para generar un impacto positivo en el clima, la naturaleza y las personas. La iniciativa es parte de la Misión Verde de Webfleet Solutions para ayudar a construir un futuro más sostenible.





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.



GRUPO RUIZ APUESTA POR CASTROSUA, INDCAR E IVECO

Grupo Ruiz ha adquirido para la nueva flota de TIB CTM, un total de 64 vehículos con carrocería Castrosua, todos ellos de gas natural y sobre bastidor Scania. Del total, 14 son urbanos New City (8 son de 18m y 6 de 12m) y los otros 50 tienen carrocería Magnus.E para medias distancias (19 Low Entry -11 de 13m, 4 de 15 m y 4 articuladas de 18 m- y las restantes 31 unidades son de piso alto -13 de 15m y otras 18 de 13m). Por otro lado, ha elegido a Indcar para la fabricación de 9 minibuses clase II. Son modelo Mobi City GNC, propulsado 100% a gas, carrozado sobre Iveco Daily 70c14 GNC.



MAN ENTREGA UN LION'S COACH ADVANCE A MANSAL AUTOCARES

El vehículo entregado, con 13 metros y 2 ejes, tiene capacidad para 55 plazas. Su motor cuenta con una potencia de 460 CV. En la imagen vemos a Alfonso Sánchez y Juani Santos, propietarios de Mansal Autocares.

C.O.A. APUESTA POR PRIMERA VEZ POR OTOKAR

El operador ha adquirido, a través de Somauto, un Ulyso T de Otokar de 10,10 m que puede albergar hasta 8 sillas de ruedas. Cooperativa Omnibus de Autobuses de Melilla (C.O.A.) que nació en 1913, ofrece servicios de transporte discrecional y escolar, así como líneas urbanas en toda Melilla.



TRIPLE ENTREGA DE FERQUI E IVECO PARA AUPSA/LINECAR

La entrega está formada por 2 SUNRISE PMR Lateral (28+G+C) y un NORA L PMR (36+C). La operación se ha realizado a través del concesionario de Iveco, Mintegui. Todos los vehículos son aptos para transporte escolar.

AUTOCARES GRUPO BENIDORM VUELVE A CONFIAR EN UNVI Y MERCEDES-BENZ

El nuevo vehículo es un VEGA XL sobre Mercedes-Benz Sprinter con capacidad hasta para 19 pasajeros. Autocares Grupo Benidorm, que comenzó su andadura en 2005, es una empresa de referencia en la Costa Blanca en el transporte discrecional.



www.cocentro.com
a un click en internet



COORDENADAS GPS

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

COCENTRO



IVECO EUR C-38 SUNSUNDEGUI
61 PLAZAS + 31 DE PIE
F.MATRI: 25/10/2010 REF: 0664



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



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



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



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



IVECO ANDECAR III
22 B + C
F.MATRI: 03/09/2007 REF: 0874



IVECO EUR C-33A SUNSUNDEGUI
53 PLAZAS + 23 DE PIE
F.MATRI: 10/11/2010 REF: 9896



SCANIA K124 IRIZAR PB
50 BR + G + C
F.MATRI: 05/08/2005 REF: 7934



SCANIA K124 IRIZAR PB
50 BR + G + C
F.MATRI: 30/11/2006 REF: 1111

COCENTRO, S.A.

Ctra. de Valencia, Km. 12

28031 Madrid

Tel. 91 301 37 60

Fax. 91 331 20 13

Contacto: Borja Ceron
email: b.ceron@cocentro.com

tlf. 618 78 0122

Contacto: Javier de la Llave

tlf. 626 04 1250



CÓMO ANUNCIAR SU VEHÍCULO:

EMPRESARIOS DE VIAJEROS

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

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

CONCESIONARIOS Y COMPRA-VENTAS

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

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

AUTO DISTRIBUCION

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



AVANZANDO CON PASO FIRME HACIA LA EXCELENCIA



NUESTROS SERVICIOS

EXPOSICIÓN Y VENTA

Vehículo nuevo y vehículo de ocasión

TALLER ESPECIALIZADO

Vehículo industrial y profesional

RECAMBIOS

Venta de recambios originales

TÚNEL DE LAVADO

Para todo tipo de vehículos

TALLER DE PLANCHA Y PINTURA

Cabina de pintura y Potro

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

CATALUÑA

ANDALUCÍA

BADAJOS

CEUTA Y MELILLA

SE VENDE EMPRESA

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

KING LONG C9



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

IVECO 65C18



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

SEFAC



Vendo segunda mano, 4 columnas móviles para autobuses, marca SEFAC, Capacidad 7,2t cada una, perfecto estado, revisadas por el fabricante, año 2004. 9000 Euros. Para llevárselas. Columnas en Madrid. Móvil: 681.38.96.52



AUTODISTRIBUCION.COM

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



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



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



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

¡ENHORABUENA!

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

#premiosnacionalesdeltransporte



Sunset S4

Enero 2020



Lion's City E

Enero 2020



Skyliner

Enero 2020



Otokar

Ulyso T

Enero 2020

PATROCINADORES:



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

