

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

Año 26. #271.
Diciembre 2020-Enero 2021
www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

PATROCINADORES:



**Sunrise
Semiurbano
GNC**

Enero 2021



ie bus

Enero 2021



**Mercedes-Benz
Intouro**

Enero 2021



ONE T4

Enero 2021

PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE 2021

Mercedes-Benz, Irizar, Ferqui e Integralia ganan en las categorías de Viajeros

SIENTE LA NATURALEZA MÁS URBANA.

Haz de cada viaje una experiencia
única que nos lleve hacia un futuro
más limpio, consciente y eléctrico.

Viajaremos contigo hasta donde
tú quieras llegar.



NELEC

 **Castrosua**



UN APLAUSO PARA TODOS



Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

No hemos querido dejar en blanco un año que ha sido especialmente duro para el sector del transporte. Por eso, los premios organizados por Editec se han vuelto a celebrar, aunque en esta ocasión haya sido de manera virtual. Pues a pesar de todo, no podíamos mirar hacia otro lado y olvidar el esfuerzo de los fabricantes y carroceros, que, aun con la pandemia, han seguido apostando por la innovación y los nuevos productos.

Como podrán leer en el especial de los Premios Nacionales del Transporte 2021, tema principal de nuestra revista este mes, los transportistas españoles han entregado 9 premios en diferentes categorías. Sin embargo, nosotros sentimos que este año, más que nunca, todos son vencedores. En momentos en los que la mayoría piensa en la supervivencia, el hecho de continuar desarrollando soluciones para adaptar los vehículos a las necesidades de las empresas de transporte ya se merece un premio. Porque es heroico invertir en el futuro cuando el presente nos tiene acorralados.

Los patrocinadores de estos premios son también un ejemplo del firme apoyo de la industria del sector. Sin ellos, sería difícil celebrar cada año el tradicional encuentro multitudinario que reúne a más de medio millar de representantes del transporte de mercancías y viajeros. Este año no ha podido ser, pero volveremos a compartir espacio físico, a saludarnos y charlar distendidamente.

Para los operadores, no podemos tener más que palabras de elogio y apoyo incondicional.

Sabemos la larga cuesta que están subiendo, sabemos que están dando un salto mortal sin red. Estamos seguros de que la gran familia del transporte de viajeros volverá a ver los buenos tiempos. Nuestro deseo para 2021 es que los daños sufridos por las empresas flotas y por la industria del autobús sean los menores posibles y que pronto puedan remontar.

Ojalá podamos pronto estrecharnos las manos y compartir nuevos momentos únicos todos juntos en la gran fiesta del sector, en enero de 2022.

El sector de mercancías no ha dejado de abastecer a la población en los momentos más delicados. El de viajeros ha luchado contra viento y marea para mantener los servicios básicos de movilidad a pesar de la casi nula demanda, ha prestado sus vehículos a los cuerpos de seguridad y emergencia del Estado para el traslado de pacientes y sanitarios, y han sido la vía de escape para quienes se quedaron atrapados en otros países al comienzo de la cuarentena. Las empresas de discrecional están luchando fieramente para que nadie olvide lo importante que es su trabajo para la movilidad sostenible y su contribución al mayor negocio de nuestro país, el turismo. El transporte por carretera, en todas sus vertientes, ha demostrado con más fuerza que nunca, que es vital para el funcionamiento de nuestra sociedad. Por todo ello y muchas más cosas, sólo es posible decir que sois héroes anónimos y que el sector se merece un aplauso para todos. Aquí va el nuestro.



06



16



18



12



20



22



24



26



28

06 PREMIOS

Premios Nacionales del Transporte 2021

12 PRODUCTO

Castrosua presenta NELEC, su nuevo autobús eléctrico 100% configurable

24 PRODUCTO

Nueva fábrica, nuevos productos y nuevos mercados de HIDRAL GOBEL

16 PRODUCTO

ACTIA, referente mundial de soluciones para el transporte de viajeros

20 REPORTAJE

DIESEL TECHNIC facilita las compras online con el Partner Portal

26 REPORTAJE

MASATS: máxima tecnología para el acceso a los vehículos

18 REPORTAJE

BUSMATIC cumple 40 años y se prepara para el futuro

22 REPORTAJE

EmarKiel cumple 60 años

28 PRODUCTO

Nuevos productos WEBASTO para la electromovilidad

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal



30



36



46

30 ENTREVISTA

Marta Serrano, Directora Gerente de la EMT de Valencia

36 ENTREVISTA

Santiago Robles, Gerente de Tranvías de Sevilla

46 PRUEBA

VDL MIDCITY 14

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 

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





PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE 2021

MERCEDES-BENZ, IRIZAR, FEQUI E INTEGRALIA GANARON EN LAS CATEGORÍAS DE VIAJEROS

ESTE AÑO, DEBIDO A LA PANDEMIA OCASIONADA POR EL VIRUS COVID-19, EL ANUNCIO DE LOS GANADORES EN CADA UNA DE LAS CATEGORÍAS FUE VIRTUAL. NO SE CELEBRÓ POR TANTO LA YA TRADICIONAL GALA DE ENTREGA DE TROFEOS, QUE EN LA PASADA EDICIÓN REUNIÓ A MÁS DE 550 PERSONAS DEL SECTOR DE LA MOVILIDAD

Un año más, EDITEC (grupo editorial al que pertenecen las revistas Viajeros y Transporte 3) organiza los Premios Nacionales de Transporte en sus 9 categorías. Los ganadores son elegidos directamente, con votación ante notario, por una amplia representación de los transportistas de nuestro país.

MÁS DE 500 JURADOS

En la edición de 2021 el jurado ha estado compuesto por 532 miembros, una destacada representación de expertos, profesionales y empresarios del sector de todas las Comunidades Autónomas, tanto de transportes de mercancías como de pasajeros. Del total, 37 jurados corresponden a la categoría de Autocar, 45 a la de Autobús, 61 a la de Midibús y 33 a la de Microbús. En la sección de mercancías hubo 112 jurados en la categoría de Camión, 41 en la de Vehículo Industrial Ligero, 124 en Semirremolque y 45 en la de Cisternas. En cuanto a la categoría común para ambas secciones, Vehículo Industrial Ecológico, las votaciones fueron emitidas por 34 jurados. El Secretario General del Jurado es Luis Gómez-Llorente, Director de EDITEC.

UN PROCESO TRANSPARENTE DEL SECTOR PARA EL SECTOR

La elección de los ganadores sigue cada año un escrupuloso procedimiento de transparencia en la que los votos de los jurados se envían directamente al no-

tario que da fe de la autenticidad de éstos. Es por tanto un premio otorgado por el propio sector del transporte. A todos ellos, EDITEC quiere agradecer su colaboración cada año.

En la edición de 2021 han sido nominados en total 63 modelos entre las 9 categorías de viajeros y mercancías: 4 autocares, 7 autobuses, 7 midibuses, 3 microbuses, 5 camiones, 7 vehículos industriales ligeros, 10 semirremolques y 6 cisternas. En la categoría común Vehículo Industrial Ecológico del Año, en la que participan tanto vehículos para viajeros como de mercancías, se han nominado 14 modelos. Los ganadores de 2021 fueron:

“Autocar del Año 2021 en España”

Mercedes-Benz Intouro

“Autobús del Año 2021 en España”

Irizar ie bus

“Midibús del Año 2021 en España”

Ferqui Sunrise Semiurbano GNC

“Microbús del Año 2021 en España”

Integralia ONE T4

“Vehículo Industrial Ecológico del Año 2021 en España” Irizar ie truck

“Camión del Año 2021 en España”

Volvo FH

“Vehículo Industrial Ligero del Año 2021 en España”

Fiat eDucato

“Quinta Rueda: Semirremolque del Año 2021 en España”

LeciTrailer Evolution

“Quinta Rueda: Cisterna del Año 2021 en España” Farcinox Moduline V.2



MERCEDES-BENZ INTOURO

AUTOCAR DEL AÑO 2021

JURADO DEL AUTOCAR DEL AÑO 2021 EN ESPAÑA

ACHA MOVILIDAD - Patxi Acha
 AGREDA AUTOMOVIL - Juan José Calvo Pujol
 AISA - Fortunato Pascual Hernansanz
 ALSA - Víctor Manuel López
 AROSA BUS - José Núñez Outón
 ARRIVA SPAIN - Carlos Crespo
 ASCABUS - Agustín Gómez Pereira
 AUTOBUSES LA UNIÓN - Joaquín Acha
 AUTOCARES CID - Ceferino Mozos
 AUTOCARES JULIÁ - José Francisco Adell
 AUTOCARES JULIAN DE CASTRO -
 Julián de Castro Sanz
 AUTOCARES VERA - José Vera
 AVANZA - Eloísa Díaz de Diego
 EMPRESA BOADILLA - M^o Carmen Sanjuan
 EMPRESA CASAL - Ángel Díaz Vázquez
 EMPRESA MONTES - Doroteo Casado Montes
 EMPRESA PLANA - Jesús Barroso Rincón
 GRUPO CHAPIN - Diego Rodríguez Gil
 GRUPO ESTEBAN RIVAS - Esteban Rivas
 GRUPO HIFE - José María Chavarría
 GRUPO LEDA - José Emilio Cruz Prados

GRUPO MONBUS - Raúl López
 GRUPO RUIZ - Alberto Egido Martínez
 GRUPO SAMAR - Miguel Ángel Gutiérrez Martí
 IBIZATOURS & ISLANDBUS - Antonio Cortés
 IDIADA - Ignacio Lafuente Buil
 INSIA - José María López Martínez
 INTA - José Luis Rivera Pardo
 IPARBUS - Francisco Ruíz
 LA REGIONAL VALLISOLETANA (GRUPO MAT) -
 Manuel Aguado Burgaz
 LAT - José Luis Sánchez
 REVISTA VIAJEROS - Antonio Julia Fernández
 ROIG BUS - Rafael Roig
 RUBIOCAR - Ana María Valladolid
 TRANSVIA - Antonio Catalán Paracuellos
 VECTALIA - Antonio Arias Paredes
 VIPCAR - Jesús Mirón González

Secretario General del Jurado -
 Luis Gómez-Llorente (EDITEC)



PATROCINADORES:

ACTIA



BQB
Technology

BUS matick



EMARKiel

HANOVER

Hidral Gobel

hispacold

masats

Webasto



NUEVO IRIZAR ie BUS

AUTOBÚS DEL AÑO 2021

JURADO DEL AUTOBÚS DEL AÑO 2021 EN ESPAÑA



AISA - Fortunato Pascual Hernansanz
 ALSA - Miguel Ángel Alonso Juliá
 ARRIVA SPAIN - Carlos Crespo
 ASCABUS - Agustín Gómez Pereira
 AUCORSA (Autobuses de Córdoba) - Ana Tamayo
 AUESA (Elche) - Ángel Luis Andreu
 AUTOBUSES DE LANGREO - Julio Álvarez Suarez
 AUVASA (Autobuses Urbanos de Valladolid) -
 Álvaro Fernández Heredia
 AVANZA - Eloísa Díaz de Diego
 BELIZÓN Y RODRÍGUEZ - Nicolás Rodríguez Ballesteros
 DBUS - Igor González Aranburu
 EDETANIA BUS - Salvador Nabas Beltran
 EMT DE FUENLABRADA - Francisco Arroyo
 EMT DE MADRID - Alfonso Sánchez Vicente
 EMT DE MALAGA - Miquel Ruiz
 EMT DE PALMA DE MALLORCA - Mateo Marcús Fiol
 EMT DE TARRAGONA - Jordi Dies Monclús
 EMT DE VALENCIA - Marta Serrano Balbuena
 EMTUSA - Juan José Piniella Aranda
 EMTUSA HUELVA - Manuel Bendala
 EMUTSA (EMT de Mieres) - Andrés Gutiérrez Porrón
 FIGUERES DE SERVEIS - Lluís Martínez Abad
 GRUPO HIFE - José María Chavarría
 GRUPO RUIZ - Alberto Egido Martínez
 GUAGUAS MUNICIPALES -
 Miguel Ángel Rodríguez Ramírez
 IDIADA - Ignacio Lafuente Bul

INSIA - José María López Martínez
 INTA - José Luis Rivera Pardo
 LA HISPANO DEL CID - Mercedes Cuevas
 MAITOURS (Grupo Alsa) - Isaac Álvarez
 MONBUS URBANOS (Urbanos de Lugo) -
 Javier Cuesta Martín-Gil
 MOVENTIS - Juan Giménez Mariné
 REVISTA VIAJEROS - Antonio Julia Fernández
 SAGALÉS - Ramón Sagalés Orteu
 SALCAI-UTINSA - Quintana Hernández
 T.E.I.S.A. - Transports Eléctrics Interurbans -
 Àlex Gilabert Vázquez
 T.U.S. (Transports Urbans de Sabadell) - Francisco López
 TMB - Jacobo Kalitovics
 TRANSPORTE INSULAR LA PALMA - Luis Rodríguez
 TRANSPORTES ROBER - Francisco José Gámez Carmona
 TRANSPORTES URBANOS DE SANTANDER -
 Jose Ramón Fernandez-Regatillo Fdez.
 TRANVÍA DE CÁDIZ - Leopoldo Pérez Hernández
 TUSGSAL - Carlos Fabregas Agustí
 TUSSAM (Transportes Urbanos de Sevilla) -
 Rubén García Lancharro
 TUVISA (Transportes Urbanos de Vitoria) -
 Marijo Ajuriaguerra Uribe
 VECTALIA - Antonio Arias Paredes
 Secretario General del Jurado -
 Luis Gómez-Llorente (EDITEC)

PATROCINADORES:





FERQUI SUNRISE SEMIURBANO GNC

MIDIBÚS DEL AÑO 2021

JURADO DEL MIDIBÚS DEL AÑO 2021 EN ESPAÑA

ALINSABUS - Luis Pérez Pardo
 ALSA - Miguel Ángel Alonso Juliá
 ASCABUS - Agustín Gómez Pereira
 AURE BUS - Juan Ortiz García
 AUTOBUSES MORALES - José María Morales
 AUTOBUSES SOTO Y ALONSO - Iñaki Soto
 AUTOCARES AMADO LOPEZ - Carlos López Bombín
 AUTOCARES CALVO E HIJOS - José Antonio Calvo Martín
 AUTOCARES DIPESA - Emilio Díaz Planells
 AUTOCARES ESPAÑA - Pedro Andreo Pallares
 AUTOCARES FELIX DEL OLMO - David Del Olmo Juanas
 AUTOCARES FERREIRIN - Fermin Fernandez Alonso
 AUTOCARES GOMEZ - Juan Francisco Gómez Romera
 AUTOCARES GONCA - Francisco Javier Gonzalez Camacho
 AUTOCARES HERMANOS MARTIN - Gerardo Martín Martín
 AUTOCARES INTERBUS - Jorge Ruiz Fernández
 AUTOCARES J. MARIN - Joaquin Marin Caballero
 AUTOCARES JAVIER DE MIGUEL - Javier De Miguel
 AUTOCARES LEVANTE - Onofre Pascual
 AUTOCARES MARTIN CORRAL - Antonio Martin Gonzalez
 AUTOCARES MURILLO - María José Murillo Bernad
 AUTOCARES NAJERA - José Luis Nájera Pascual
 AUTOCARES PACO CAMPOS - María Jose Rubio Carmona
 AUTOCARES PEDRO POMBO - Dora Pombo
 AUTOCARES PEDRO VALDES E HIJOS -
 Cristóbal Valdés Giménez
 AUTOCARES RAMILA - Evelio Ramila Ramila
 AUTOCARES RUFO - Eduardo Rufo Rufo
 AUTOCARES SAIZ GARRIDO - Juan Andrés Saiz Garrido
 AUTOCARES SECO RODRIGUEZ - Emilio Seco
 AUTOCARES SOBRO - Mikel Cuadra Sobron
 AUTOCARES VAZQUEZ OLMEDO -
 Antonio Francisco Vazquez Olmedo

AUTOCARES YUSTE - Juan José Yuste
 AUTOS ORONS - Ricardo Orons
 AUTOS VALLDUXENSE - Nabas Beltran
 BELMONTE BUS - Pedro Belmonte Bas
 CARTOUR - Luis Ángel Pedrero Garcia
 DENIBUS - Pedro Dura
 DICARPRI TOUR - Diego Carrascal Prieto
 DIEGO TOURS - Diego Rodríguez Lubian
 ELEGANT BUS - Jose Luis Martos Soriano
 ELITE TOURING - Marcelino Rincón Martín
 EMDOSA - Carlos Domingo Ortega
 EXPRES DE VEA - Manuel Barcala Cerviño
 GRUPO CHAPIN - Diego Rodríguez Gil
 GRUPO PACO PEPE - Juan Antonio Jiménez
 HERMANOS BRAVO VAZQUEZ - Manuel Bravo Vazquez
 HERMANOS MONTOYA - José Luis Conde
 IDIADA - Ignacio Lafuente Buil
 INSIA - José María López Martínez
 INTA - José Luis Rivera Pardo
 LEONTURIS - Vicente Sánchez González
 MILO TOURS - Javier Lorenzo Conejo
 NORBUS - Xema Camps
 RAMOS BUS - Luis Ángel Ramos
 REVISTA VIAJEROS - Antonio Julia Fernández
 RODABUS SL - Maria Milagros Gonzalez Galdon
 SAGALÉS - Ramón Sagalés Orteu
 TAMAME BUS - Andrés Tamame Martin
 TRANSVIA - Antonio Catalán Paracuellos
 TUI GROUP - Ian Livesey
 ZUREKIN BUS - Sebastian Uriarte Bilbao

Secretario General del Jurado -
 Luis Gómez-Llorente (EDITEC)



PATROCINADORES:





INTEGRALIA ONE T4

MICROBÚS DEL AÑO 2021 EN ESPAÑA

JURADO DEL MICROBÚS DEL AÑO 2021 EN ESPAÑA



ACHA MOVILIDAD - Patxi Acha
 ADAPTRANS BUS - Jaime Luis Sastre
 ALSA - Víctor Manuel López
 ANPIAN - Pilar Piña
 ARRIVA SPAIN - Carlos Crespo
 ASCABUS - Agustín Gómez Pereira
 AUTOBUSES CUADRA -
 José Luis Cuadra Roqueñi
 AUTOBUSES URBANOS ANGEL HERRERA -
 Justo López Marqués
 AUTOCARES ADROVER - Damián Adrover
 AUTOCARES CABRANES - Fernando Álvarez
 Alonso
 AUTOCARES CANALS - Alberto Canals Suñer
 AUTOCARES DIPESA - Emilio Díaz Planells
 AUTOCARES DONATO -
 Gregorio Francisco García García
 AUTOCARES LACT - Antonio Fuentes Cano
 AUTOCARES LEVANTE - Onofre Pascual
 AUTOCARES NIKA -
 Josep Maria Miquel Petisco

AUTOCARES SAIZ GARRIDO -
 Juan Andrés Saiz Garrido
 AUTOCARES SECO RODRIGUEZ - Emilio Seco
 AUTOCARES YUSTE - Juan José Yuste
 AUTOS GONZALEZ - Fidel Martínez González
 AVANT GRUP - Rafael Zarza
 HERMANOS MONTOYA - José Luis Conde
 IBIZATOURS & ISLANDBUS - Antonio Cortés
 IDIADA - Ignacio Lafuente Buil
 INSIA - José María López Martínez
 INTA - José Luis Rivera Pardo
 MICROBUSES GRANDOURE - Carlos Grandoso
 NORBUS - Xema Camps
 ROIG BUS - Rafael Roig
 RUBIOCAR - Ana María Valladolid
 SAGALÉS - Ramón Sagalés Orteu
 ULTRABUS - José Ripoll Aycart
 YOLCAR - Carlos Sánchez Muñoz

Secretario General del Jurado -
 Luis Gómez-Llorente (EDITEC)

PATROCINADORES:





Y EN LAS CATEGORÍAS DE MERCANCÍAS...

VOLVO, IRIZAR, FIAT, LECITRAILER Y FARCINOX FUERON LOS ELEGIDOS

ESTE AÑO, IRIZAR RECOGE DOBLE PREMIO TRAS RECIBIR EL TROFEO AL AUTOBÚS DEL AÑO 2021 Y EL VEHÍCULO INDUSTRIAL ECOLÓGICO DEL AÑO 2021



LECITRAILER EVOLUTION
Semirremolque del Año 2021



FARCINOX MODULINE V.2
Cisterna del Año 2021 en España



IRIZAR ie TRUCK
Vehículo Industrial Ecológico del Año 2021 en España



VOLVO FH
Camión del Año 2021 en España



FIAT eDUCATO
Vehículo Industrial Ligero del Año 2021 en España

GRACIAS A LOS PATROCINADORES

Los patrocinadores de esta edición de los premios, tanto para los premios de las categorías de mercancías como de viajeros son: Actia, AEC, Allison Transmission, Alpega (Wtransnet), Audiobus, BQB, Bridgestone, Busmatick, Carrier, Diesel Technic, EmarKiel, Frigicoll, Gesinplot, Hanover, Hidral Gobel, Hispacold, Masats, Vatservices y Webasto. EDITEC les agradece el apoyo que cada año realizan a estos prestigiosos premios sectoriales. “Esperamos que podamos volver a reunirnos en la edición de 2022”.

PATROCINADORES:





“NELEC ES ARTESANÍA INNOVADORA”

BEATRIZ CASTRO, CONSEJERA DELEGADA DE CASTROSUA

LA EMPRESA CASTROSUA ACABA DE PRESENTAR ESTE MES DE ENERO SU NUEVO PRODUCTO, SU ROMPEDORA APUESTA URBANA SOBRE BASTIDOR ELÉCTRICO CONSIGUIENDO MÁXIMA CONFIGURABILIDAD

Tras casi tres años de trabajo - incluidas las semanas de confinamiento de la pandemia, en las que el equipo continuó avanzando sin cesar en el proyecto- la consejera delegada de la marca comenta alguna de las claves de esta “Naturaleza Urbana”

¿Qué supuso para Castrosua el lanzamiento del NELEC el pasado 14 de enero?

Sentimos que va a marcar un hito en nuestra historia porque lo abordamos como si fuera todo nuevo para nosotros. Esperamos también que así lo vea el mercado.

Nelec ha sido enfocado como un producto que busca minimizar limitaciones que existen actualmente, dando paso a la personalización prácticamente “a medida”, donde el cliente terminará escogiendo todos los eslabones que configuraran su autobús, con equipamientos de

seguridad a la vanguardia y continuando con un alto compromiso ecológico que se reflejan en un resultado pionero.

Para Castrosua ha sido un momento especialmente emotivo, perseguimos un sueño, que se convirtió en un gran reto y que terminó siendo una realidad. Estábamos deseando mostrarlo, que nuestros clientes y amigos pudieran verlo y expectantes a su reacción después de tanto esfuerzo. Ha sido increíble la buena acogida que ha tenido, la cantidad de muestras de cariño y reconocimiento a la casa y al equipo, estamos muy contentos y agradecidos con todos ellos.

¿En qué es distinto el NELEC?

Al margen de los exhaustivos niveles de personalización que hemos alcanzado, y que nos permiten proyectos más ágiles para que cada cliente, -y por lo tanto cada ciudad-, ellos deciden el resultado final y único, acorde a las necesidades de su explotación urbana. Para nosotros Nelec también es el reflejo que nos confirma el compromiso que sentimos como empresa y como equipo.

En NELEC se condensan temas de seguridad, tanto a nivel activo como pasivo. El NELEC, con la colaboración de la propia marca Scania, nos coordinamos e incorporamos sistemas de ayuda a la conducción que garantizan una visión perimetral mejorada, por ejemplo, se sustituyen los espejos retrovisores exteriores por cámaras. A ello hay que añadir los sistemas de alerta de cambio de carril o los radares

laterales para detectar obstáculos fuera del campo de visión, ambos sistemas exentos de aplicación. Hoy en día los autobuses ya no solo interactúan con coches, camiones...también en las ciudades hay bicicletas eléctricas, patinetes...con este nuevo autobús hemos querido ir un paso más allá tratando de anticiparnos y mimetizando con la realidad urbana de las ciudades, además de cumplir reglamentaciones como la de protección en relación al fuego o las superestructuras que no son obligatorias legalmente para este segmento, pero que nosotros sí consideramos importante incorporar.

Por otra parte, la implantación del modelado en 3D en todas las formas y las etapas del proyecto ha supuesto un auténtico revulsivo, tanto a nivel operativo como del propio producto. Esta decisión estratégica nos ha permitido lograr una mayor eficiencia, con una precisión absoluta en las piezas, con una simetría perfecta y con una agilización de tiempos en los estudios de proyectos. Más allá de lo que supuso para nosotros, un gran esfuerzo, teníamos claro que el equipo estaba preparado para hacerlo, y también entendíamos que era relevante para el cliente, ya que cualquier adaptación que nos proponga es mucho más fácil de valorar, validar e incorporar. Todo ello se resume en continuar avanzando en la innovación constante como filosofía empresarial.

¿Cómo acogerá el mercado al NELEC?

Eso deben decirlo ellos. Por lo que vamos percibiendo pensamos que realmente bien, estamos muy contentos, creo que hemos sido capaces de transmitir. Ellos reconocen claramente lo que aporta Nelec y se encuentran también con una solución más, que suma a ese abanico de productos que pudieran considerar. Creo que damos respuesta a una necesidad que no estaba cubierta curiosamente "per se" en la gama eléctrica y, además, lleva el sello de Castrosua, que entendemos a ojos de nuestros clientes, es una garantía. Saben de nuestra involucración, de búsqueda de soluciones, experiencia y solvencia técnica, la seriedad de un equipo entregado...son muchos años caminando juntos, crecemos con ellos y gracias a ellos, y nos conocen ya perfectamente.

¿Cómo nació este proyecto?

La historia del NELEC me doy cuenta que es muy bonita, al mismo tiempo nada sencilla y muy retadora para nosotros, que sin un equipo unido y totalmente coordinado hasta en momentos límite, no hubiera sido posible. Han sido la verdadera "propulsión" de este Nelec.

La tendencia hacia la electromovilidad la detectamos de una manera clara hace años, Europa marcaba unas directrices nítidas y se aceleraban tal cual iba pasando el tiempo, nosotros queríamos y debíamos estar con nuestra propuesta. También sabíamos que de entrada no se nos ponía de cara el proyecto por múltiples razones, creo que por eso tiene tanto simbolismo para nosotros el NELEC, en un segmento además tan importante para nuestra casa como el

EL AUTOBÚS ELÉCTRICO NELEC, SOBRE CHASIS SCANIA, TIENE UNA CARROCERÍA 100% PERSONALIZABLE Y HA SIDO TOTALMENTE DISEÑADO POR EL EQUIPO CASTROSUA CON TECNOLOGÍA 3D

urbano-cercanías y donde el mercado nos pedía que no faltáramos. Ellos nos dieron el revulsivo que nos hizo coger impulso y decidir arriesgar.

Así que hará cerca de tres años nos pusimos a germinar y trabajar en profundidad este reto, en paralelo con el continuar de nuestro día a día. Hoy tenemos un resultado del que estamos muy satisfechos, por el producto y de cómo hemos respondido como equipo, además de agradecidos a todos los que nos han ayudado y colaborado creyendo en nuestra propuesta.

Y por fin lo hemos podido mostrar y compartir con el lanzamiento del Nelec, el pasado 14 de enero.

La evolución del proyecto coincidió con la pandemia del COVID-19. ¿Fue ese el principal contra-tiempo para el NELEC?

Yo diría que el principal desafío que tuvimos fue el de retornos a nosotros mismos; es decir, ese momento en el que realmente pensamos que lo que hoy es el NELEC podía llegar a ser algo real. Queríamos que fuese innovador, disruptivo y diferente de lo que habíamos hecho hasta ahora ajustándose a las necesidades de una plataforma eléctrica, pero que, igualmente, mantuviera los valores de la compañía pese a ser algo distinto desde el punto de vista industrial, diseñado por completo en casa, y abordándolo internamente de una forma diferente.

Para ello lo primero que necesitábamos era que una marca entendiera la complementariedad de gama que le podíamos aportar. Le agradecemos a Scania su confianza en nosotros.



Beatriz Castro durante su intervención en la presentación de NELEC.

De por sí era un proyecto de calado, con tiempos muy ajustados, y de pronto llegó la pandemia y el confinamiento. Alteraron nuestro calendario, pero esa etapa la recuerdo como una de las más productivas para el proyecto porque fue ahí cuando este autobús terminó de cohesionarnos como equipo y de convencernos de que el camino del NELEC ya no tenía vuelta atrás y haríamos lo que hiciera falta. No voy a negar que de entrada fue algo de gran preocupación para todos, hubo que reposicionar muchas cosas, sincronizarnos al máximo y también transmitir la convicción de que podíamos, era lógico pensar que tocaba parar el proyecto pero nada más lejos de la realidad, seguimos adaptándonos.

Y el ver cómo se iban registrando avances trabajando en remoto, decenas de videollamadas...el equipo sacó todo lo mejor de ellos mismos, búsqueda constante de alternativas y nos demostramos todos la capacidad y pasión que sentimos por nuestro trabajo, ante la adversidad, claramente nos unimos y crecimos.

Y a mayores con todo esto en marcha, llega el momento donde vemos que ya no podíamos presentarlo en la FIAA de manera presencial. Tocaba pasarnos a "modo digital", otro reto más para nosotros y muy ajustado en tiempos. Hemos creado toda una campaña marketiniana de lanzamiento de producto, donde se ha trabajado a conciencia cada detalle, también totalmente innovadora, al menos para nosotros, y de la que personalmente también he disfrutado muchísimo con esta parte del proyecto.



NELEC ESTÁ LISTO PARA FABRICARSE PRONTO EN SERIE Y LLEGAR A TODOS LOS MERCADOS, NACIONAL E INTERNACIONAL



Todo lo que engloba el proyecto Nelec para nosotros ha sido nuevo, nos genera orgullo y nos sentimos muy contentos con el resultado.

Hay mucho positivismo y emoción en casa detrás del proyecto Nelec.

Si hablamos ahora del presente y del futuro, ¿qué papel jugará el NELEC en la proyección de Castrosua?

Nelec es nuestro nuevo lanzamiento, así es. Pero nunca olvidamos toda nuestra gama, en la que siempre estamos trabajando y a la que hoy nos debemos, así hemos podido llegar hasta Nelec.

Esta es una primera unidad, que presentamos con un altísimo grado de terminación, convencidos de que puede dar su máximo esplendor en un tiempo cercano, porque seguro el mercado nos ayuda a seguir mejorando a raíz de consultas, estudios y proyectos ad hoc.

En todos nuestros lanzamientos de producto nos gusta avanzar paso a paso y cada paso, en firme. Nelec está listo para pronto poder fabricarse en serie y también accesible para todos los mercados, nacional e internacional que acompañan la proyección a la que haces referencia.

Hay una innovación industrial y constructiva que ya se ha incorporado en una forma de trabajar, anexada a sistemas de gestión internos y que cimienta esa proyección, ese avance como organización en la que estamos inmersos también, cada vez más preparada para acometer ágilmente todos los sueños que tenemos claro nos quedan por delante, gracias a un equipo de grandes profesionales, que también van creciendo y desarrollándose a nuestro lado, y que sin duda sienten los colores de la camiseta que llevan!! Son geniales y aprendo mucho.

NELEC, es una apuesta de presente y futuro para Castrosua y también está concebido para contribuir y acompañar, en esa búsqueda ágil de respuestas, a todos los desafíos constantes y cambiantes que tiene la movilidad urbana, tanto globales como un colectivo cuidando el planeta y a las personas, como sumando a todo eso, las necesidades y soluciones que tiene cada ciudad en concreto y que la hace precisamente diferente y única.

Entre la congestión de coches y una **movilidad sostenible**, está la **gestión del AMB**



Los ciudadanos del área metropolitana de Barcelona realizan **9,8 millones de desplazamientos diarios**, de los que el **74 % son en modos sostenibles**

411 millones de viajes anuales en metro

313 millones de viajes anuales en autobús

9 millones de viajes anuales en Nitbus

1.600 km de vías para bicicletas

10.523 taxis disponibles

982.000 km anuales recorridos por vehículos eléctricos con la energía cargada en las electrolineras

Cada día, los 3,2 millones de habitantes del área metropolitana de Barcelona se desplazan a diario por su población o por los 36 municipios del AMB, que gestiona y planifica el transporte público, además de fomentar su uso y también el de la bicicleta y el vehículo eléctrico.

Estas competencias hacen que el AMB sea responsable de las infraestructuras viarias y las redes de transporte urbano e interurbano, y una institución de referencia en la definición de modelos y gestión de la movilidad. El objetivo es disminuir la contaminación atmosférica y promover la salud ambiental y la mejora de la calidad del aire.



ACTIA, REFERENTE MUNDIAL DE SOLUCIONES PARA EL TRANSPORTE DE VIAJEROS

FORMA PARTE DEL PROYECTO (EBSF) "SISTEMA EUROPEO DE AUTOBUSES DEL FUTURO"

ACTIA ESTÁ PRESENTE DE FORMA DIRECTA CON 24 EMPRESAS EN 16 PAÍSES REPARTIDOS EN EUROPA, AMÉRICA, ASIA Y ÁFRICA. CUENTA CON CERCA DE 4.000 EMPLEADOS

El Grupo Actia es una empresa familiar de tamaño medio, cuya sede central está en Toulouse (Francia), especializada en el diseño, fabricación y operación de equipos electrónicos para los sectores de Automoción, Ferroviario, Aeronáutico, Telecomunicaciones y Energía, y que está muy comprometido con los nuevos desafíos de una Movilidad Inteligente: Conectada, Segura y Sostenible. Todos los productos de grupo están diseñados en sus centros de I+D y fabricados en las fábricas que tiene repartidas en distintos países, de acuerdo con los estándares de calidad aplicables a cada uno de los sectores.

Uno de sus principales ejes de actividad son los desarrollos de productos para el transporte de viajeros, que se ha convertido en uno de los modos clave de transporte público para el futuro y está completamente en sintonía con las nuevas expectativas sociales en términos de movilidad y concienciación medioambiental. A medida que crece la conciencia

ambiental, los usuarios urbanos están cada vez más a favor de este modo de transporte.

Por estas mismas razones, el nuevo mercado urbano de autobuses energéticos (de gas natural, híbridos, eléctricos, etc.) está experimentando un fuerte crecimiento. La transición a nuevos autobuses energéticos ya es una realidad a la que todos los actores de la industria deben adaptarse, no sin múltiples desafíos.

Hay muchos actores en el mercado de autobuses urbanos: fabricantes de vehículos, operadores de transporte público, consorcios y agencias reguladoras, conductores, usuarios, talleres, etc. Cada uno de ellos se enfrenta a problemas específicos y ACTIA, especialista en sistemas a bordo y servicios conectados para vehículos comerciales desde hace más de 30 años y socio de varios fabricantes y operadores de autobuses, es consciente de estos problemas y sabe cómo responder a ellos:

- Definiendo una arquitectura común a bordo para garantizar la interoperabilidad de los sistemas
- Ofrecer servicios para una movilidad conectada, segura y sostenible.
- Apoyar a los fabricantes e integradores en la transición a la movilidad eléctrica y a la nueva energía
- Capacitación del conductor para una adopción del estilo de conducción ecológica
- Integrar telemetría a bordo para mantenimiento preventivo y ahorro de energía.

PROYECTO DEL "SISTEMA EUROPEO DE AUTOBUSES DEL FUTURO (EBSF)

ACTIA es un fabricante mundial de equipos originales para fabricantes de vehículos comerciales y combina soluciones que permiten a los operadores e integradores equipar sus autobuses y autocares de acuerdo con las expectativas de sus clientes finales y usuarios. La experiencia del grupo en arquitectura eléctrica de vehículos, conectividad, electrificación y diagnóstico tiene en cuenta las necesidades de todos los actores de la industria del transporte público.

ACTIA está involucrada, desde sus inicios, en el proyecto del "Sistema Europeo de Autobuses del Futuro (EBSF)" que ha ayudado a definir una generación completamente nueva de vehículos. De este proyecto surgió la certificación ITxPT (Tecnología de la información para el transporte público). ITxPT define los requisitos físicos, la arquitectura eléctrica general del vehículo, las conexiones de los diferentes equipos, los espacios integrados dentro de los vehículos, los mecanismos genéricos con los protocolos de comunicación y los modelos de datos que se proporcionan a los distintos sistemas, mediante la creación de una red IP que está integrada y preinstalada en los vehículos. En resumen, ahora será mucho más sencillo tanto la interoperabilidad entre los distintos sistemas, como su instalación y, si fuera necesario su sustitución y cambio por otra marca, de ahí el término "Plug & Play" (Conectar y Operar).

AMPLIA GAMA DE PRODUCTOS CERTIFICADOS

Actia, como miembro fundador y estratégico de la Asociación ITxPT, dispone actualmente de una amplia gama de productos ya certificados: Switch Ethernet AES2, MADT (Terminal de Conductor para Múltiples Aplicaciones, con el fin de evitar la proliferación de pantallas en el puesto de conducción), TGU-R (Telematics & Router Gateway), computadores de abordo (SAM & SBS), Sistemas de Videovigilancia (CCTV), así como pantallas de información y monitores para viajeros en diferentes formatos tanto sencillos, como dobles; con los que los recursos hardware se vuelven únicos y están disponibles para todos los sistemas integrados: el módulo de comunicación es compartido por todas las aplicaciones, el módulo GPS proporciona un seguimiento preciso para todos los sistemas, y por tanto no es necesaria la instalación de varias antenas, las instalaciones se estandarizan y simplifican, hay una mayor fiabilidad y menor coste de mantenimiento. Los datos técnicos del vehículo se comparten en tiempo real con todos los sistemas a bordo, y del mismo modo, se puede compartir fácilmente la identificación del conductor, el número de línea, etc. Se envían las informaciones necesarias a la oficina central o el centro de control, que, a su vez, puede compartirlo con todas las aplicaciones que lo necesitan.

BENEFICIO PARA TODOS

Es un gran avance en los sistemas de gestión ya que todos los principales actores implicados, cada uno en su parcela, se benefician: Fabricantes de Vehículos



SWITCH ETHERNET

(OEM), Operadores de Transporte (PTO), Autoridades de Transporte (PTA) y, por supuesto, los Usuarios.

Los Fabricantes, porque estandarizan y simplifican la arquitectura eléctrica de sus vehículos y ya no tendrán que hacer las instalaciones dependiendo de quién sea el proveedor de los equipos (evitando así las instalaciones complejas, con múltiples conexiones y cableados diferentes), redundando en una reducción de costes. Los Operadores, porque evitan la duplicidad de equipos (por ejemplo, instalación varias antenas, router, pantallas en el puesto de conducción, etc.), favorecen la interoperabilidad de los sistemas, reduce los costes de mantenimiento y limita los monopolios.

Las Autoridades, porque unifican, optimizan y tendrán más fácil la gestión conjunta de todos los recursos disponibles, aunque sean de distintas modalidades: bus, metro, tranvía, etc. ya que, aunque aquí estemos hablando del transporte en autobús, todo esto afectará a todos los medios de transporte intermodal.

Y por supuesto, los Usuarios, que tendrán a su disposición toda la información de manera más, rápida, útil, práctica y coherente con sus necesidades.

Todo ello, siempre con un añadido en ciberseguridad para la protección de los datos en toda la cadena, para ello estamos en proceso de la obtención de la norma ISO 27001.



TGU-R



40 años al servicio del transporte público



BUSMATICK CUMPLE 40 AÑOS Y SE PREPARA PARA EL FUTURO

CON SUS DESARROLLOS HA CONTRIBUIDO SIEMPRE A LA MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

DESDE 1981, BUSMATICK DISEÑA, DESARROLLA, FABRICA Y REALIZA EL MANTENIMIENTO DE SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE COLECTIVO. ESTÁ PRESENTE EN 17 PAÍSES Y EN LA FLOTA DE 200 OPERADORES. CON SUS 11.000 SISTEMAS INSTALADOS, HA MEJORADO LA CALIDAD DEL SERVICIO PARA MÁS DE 1.000 MILLONES DE PASAJEROS AL AÑO

Busmatick no ha echado el freno en 2020 a pesar de las dificultades que ha traído la pandemia. Al contrario, no ha perdido el tiempo y ha consolidado su organización y ha avanzado en muchos proyectos, tanto nuevos desarrollos propios como la llegada a nuevos mercados.

“Nos encontramos ya en este nuevo año 2021, lleno de oportunidades y en el que sin duda todos seremos más felices. Del pasado 2020 ha quedado todo más que dicho. Tan solo desear que todos ustedes se encuentren bien y que sus familias y negocios hayan podido seguir adelante. En Busmatick, a pesar de todas las circunstancias adversas, no podemos evitar sentirnos afortunados por haber sobrevivido personal y empresarialmente”. Con estas palabras, el equipo de Busmatick manda su mensaje positivo y de impulso para el sector.

Esta empresa española, con cuatro décadas de historia a su espalda, ha seguido al pie del cañón durante la pandemia para contribuir como siempre al desarrollo y mejora del transporte público. Su reconocimiento hace tiempo que cruzó nuestras fronteras.

MEJORANDO SUS EQUIPOS: GAMA ÉLITE

Busmatick ha perfeccionado y mejorado sus equipos de la gama éLite, sacándolos a circulación por primera vez en España. Sin embargo, este producto ya arrastra un amplio rodaje en Reino Unido, Francia, Suiza y Estados Unidos, países donde Busmatick cuenta ya con más de 510 equipos, cifra que crece cada día.

La nueva generación de equipos que denominó gama éLite, está pensada para hacer frente a las nuevas exigencias del transporte público. Cuentan con una pantalla táctil de alta resolución de 7" y lectores de códigos QR. Está disponible en dos versiones: VÉlite (validadora) y CÉlite (consola con impresora).

LLEGADA A NUEVOS MERCADOS

Busmatick ha abierto nuevos caminos en Suramérica, implantando nuevos sistemas como el de Valledupar (Colombia), un sistema de recaudo y control con torniquetes.

Ahora llegan multitud de proyectos en países como México y Ecuador, donde la compañía ya está trabajando para actualizar varias redes de transporte urbano.

EXPERTOS EN PAGO ELECTRÓNICO

2020 fue también el año en que puso a funcionar las primeras líneas con pago electrónico para Visa y MasterCard en Santo Domingo (República Dominicana). Hasta la fecha han funcionado con éxito desde el primer día. Para cuando la situación vuelva a la normali-

BUSMATICK HA CONSOLIDADO SU EXPERIENCIA PARA ABARCAR CUALQUIER PROYECTO RELACIONADO CON EL PAGO ELECTRÓNICO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

dad, se prevé una extensión de este sistema, sumando esta tecnología al resto de líneas de la ciudad.

“Este proyecto tan bien consolidado, nos ha aportado la experiencia necesaria para abarcar cualquier proyecto relacionado con el pago electrónico”, afirman desde la compañía.

UN 2021 CON MUCHOS PROYECTOS

En España, los sistemas de Busmatick ya están integrados en el nuevo escenario de la Red de Consorcios de Transportes de Andalucía, y en enero de este 2021 comenzará a instalarlos en autobuses en el Puerto de Santa María, teniendo proyectos abiertos también en el Campo de Gibraltar, Jaén y Utrera.

En la Comunidad Valenciana puso en marcha la tarjeta Móbilis en Torrevieja, y continúa avanzado y trabajando codo con codo con E-mobil-ity y la Universidad de Valencia para implantar un sistema con validadoras y QR en el urbano de la ciudad.

Desde Busmatick manda su deseo para 2021: “Un año lleno de incertidumbre, pero con mucho trabajo. Esperamos que este 2021 nos brinde a todos las oportunidades que nos ha quitado 2020.”



El 17 de abril de 2020, Busmatick entregó 200 pantallas protectoras al hospital “12 de octubre” de Madrid.

CONSOLIDADA EN PAÍSES COMO REINO UNIDO, FRANCIA, SUIZA Y ESTADOS UNIDOS, BUSMATICK HA ABIERTO NUEVOS CAMINOS EN SURAMÉRICA, CON UNA FUERTE PRESENCIA EN COLOMBIA Y LA REPÚBLICA DOMINICANA E IMPORTANTES PROYECTOS ACTIVOS EN MÉXICO Y ECUADOR



El equipo Vélite de Busmatick es usado en la ciudad de Santo Domingo para el pago electrónico de billetes.



DIESEL TECHNIC FACILITA LAS COMPRAS ONLINE CON EL PARTNER PORTAL

FLOTAS Y TALLERES YA PUEDEN COMPRAR A SU DISTRIBUIDOR HABITUAL EN ESTA PLATAFORMA

DIESEL TECHNIC OFRECE SU PORTAL AL DISTRIBUIDOR PARA QUE LO UTILICE COMO SU PROPIA TIENDA ONLINE PERMITIÉNDOLES AHORRAR TIEMPO, EVITAR RIESGOS Y AUMENTAR FÁCILMENTE SU FACTURACIÓN

La situación actual, y especialmente durante el estado de alarma, ha complicado la adquisición y el suministro de recambios. Una manera de solventarlo fue mediante el comercio electrónico, muy presente en otros sectores, pero aún incipiente en la posventa del vehículo comercial, puesto que son necesarios enormes recursos.

POTENTE PLATAFORMA DE ADQUISICIÓN DE RECAMBIOS PARA VEHÍCULOS COMERCIALES

La solución que Diesel Technic propone es utilizar su Partner Portal, la plataforma donde el líder mundial del recambio alternativo para vehículos comerciales ofrece toda la gama completa de sus marcas DT Spare Parts y SIEGEL Automotive. A través de su buscador, con más de 10 millones de cruces de referencias y múltiples opciones de búsqueda e identificación, permite el acceso libre, gratuito e inmediato a toda la información sobre más de 41.000 productos, con sus imágenes, aplicaciones, características, instrucciones de montaje, e incluso la disponibilidad en los diferentes almacenes situados por todo el mundo.

TALLERES, FLOTAS Y MINORISTAS PUEDEN COMPRAR AL DISTRIBUIDOR UTILIZANDO EL PARTNER PORTAL

Además, los distribuidores del grupo alemán pueden ver precios, realizar pedidos y gestionar toda la do-

cumentación relacionada con los procesos de negocio en el Partner Portal, pero, a su vez, también pueden utilizarlo como su propia tienda online permitiendo que algunas de estas funciones ampliadas sean accesibles para sus clientes.

Esta operativa simplifica mucho los procesos: ahorra tiempo en la consulta, la oferta, el pedido, y en el tránsito de la mercancía; y también en costes de transporte. Además, con su amplia gama de productos es posible efectuar reparaciones completas, lo que hace que disminuya el número de expediciones porque no es necesario recurrir a terceros y logra que el vehículo permanezca parado el menor tiempo posible.

En cualquier caso, es siempre el distribuidor autorizado quien se encarga de la comercialización directa. Aquellos interesados en aprovisionarse utilizando el Partner Portal pueden contactar con su distribuidor habitual o realizar la consulta en el formulario de contacto de www.dieseltechnic.com

Partner Portal disponible en:
<https://partnerportal.dieseltechnic.com>



PARTNER PORTAL OFRECE TODA LA GAMA COMPLETA DE LAS MARCAS DT SPARE PARTS Y SIEGEL AUTOMOTIVE. PERMITE EL ACCESO LIBRE, GRATUITO E INMEDIATO A TODA LA INFORMACIÓN SOBRE MÁS DE 41.000 PRODUCTOS



“EL PAPEL DEL DISTRIBUIDOR HA SIDO, ES, Y SEGUIRÁ SIENDO FUNDAMENTAL”

DIRECTOR GENERAL DE LA FILIAL ESPAÑOLA, MARTIN RATÓN

En palabras del Director General de la filial española, Martin Ratón: “La posibilidad de que los clientes autorizados por nuestros distribuidores puedan ver precios y disponibilidad, y realizar pedidos en nuestro Partner Portal les descarga de muchas tareas que pasan a ser automatizadas. Esto les permite concentrarse en lo que realmente exige su participación. Les ahorra tiempo para enfocarse en lo que realmente aporta valor añadido. Así se hacen más competitivos, más dinámicos y además ofrecen un mejor servicio que está disponible las 24 horas de cualquier día de la semana. Por supuesto, la cadena comercial sigue intacta. El papel de los socios distribuidores ha sido, es y seguirá siendo fundamental porque son los que mantienen un contacto constante con el cliente, los que conocen sus necesidades, quienes les asesoran basándose en ellas, y los que en último término van a sacarle las castañas del fuego en caso de necesidad.”



BENEFICIOS PARA TODOS

Martin Ratón también quiso hacer hincapié en que los beneficios repercuten en todas las partes implicadas: “Disponemos de experiencias exitosas de numerosos clientes recurrentes de nuestros distribuidores —como otras tiendas, o grandes talleres y flotas—, que ya lo están utilizando masivamente para agilizar su aprovisionamiento de recambios; y, en todas ellas, todos los actores de la cadena están muy satisfechos con el servicio porque les permite **ahorrar tiempo, evitar riesgos, y aumentar fácilmente la facturación.**

Además, la logística de Diesel Technic Group es una de las más avanzadas del Aftermarket. Dispone de modernos almacenes estratégicamente ubicados en centros logísticos de primer orden en todo el mundo. En Torrejón somos capaces de expedir complicados pedidos realizados a última hora del día y ponerlos en cualquier punto de la península a la mañana siguiente. Si tienes un socio de confianza experto en logística y en comercio electrónico ¿Por qué no aprovecharlo al máximo?”



EMARKIEL, 60 AÑOS DE EXPERIENCIA MANTENIENDO UN ESPÍRITU JOVEN Y EMPRENDEDOR

EL EXPERTO EN BUTACAS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO SE PREPARA PARA EL FUTURO

EN 2021, EMARKIEL CUMPLIRÁ 60 AÑOS DE HISTORIA. DESDE ENTONCES, HA ESTADO EN EVOLUCIÓN CONSTANTE Y SIGUE MIRANDO AL FUTURO CON LOS OJOS DE UN NIÑO

La situación actual, y especialmente durante el estado de alarma, ha complicado la adquisición y el suministro de recambios. Una manera de solventarlo fue mediante el comercio electrónico, muy presente en otros sectores, pero aún incipiente en la posventa del vehículo comercial, puesto que son necesarios enormes recursos.

Este año se cumplen 60 años desde la fundación de Emar Manufacturas Metálicas y en tan larga singlatura ha habido un evolución constante en procesos productivos, nuevas tecnologías y por supuesto en los productos fabricados.

Su historia se enmarca en tres etapas: los primeros 30 años como fabricante de butacas independiente, la segunda etapa como fabricante de butacas alemanas bajo licencia y la tercera etapa que comienza en 2016 cuando Emar se integra en la multinacional alemana Kiel, presente en 3 continentes con 10 plantas productivas, y que refuerza el liderato de Kiel como fabricante de butacas de pasajeros.

RESULTADOS DE 2021 Y PREVISIONES A CORTO PLAZO

Para ver los resultados de EmarKiel hay que analizar por sectores, ya que sus productos están presentes en varios segmentos.

60 AÑOS DE HISTORIA



Primera etapa (1961-1991)

Fabricante de butacas independiente

Segunda etapa (1991-2016)

Fabricante de butacas alemanas bajo licencia

Tercera etapa (2016 hasta hoy)

Emar se integra en la multinacional alemana Kiel



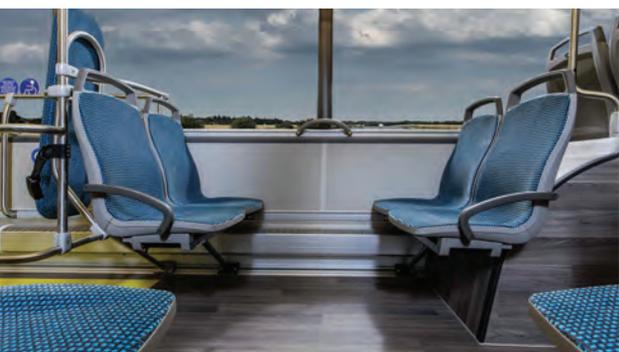
Modelo Avance X Luxury.

Desde la compañía afirman que “en el negocio del ferrocarril ha sido un buen año, sin sufrir cancelaciones ni aplazamientos. Pero la realidad del autocar ha sido totalmente opuesta. Este año comienza con la misma dinámica que terminó el 2020 pero con la esperanza de que mejore según vaya avanzando. Necesitamos que se solucione la crisis sanitaria y que arranque nuestro sector. Después la recuperación será lenta pero sin duda llegará.”

¿HA AFECTADO LA PANDEMIA AL TIPO DE BUTACA Y TAPICERÍAS QUE SOLICITAN LOS OPERADORES?

Los clientes de EmarKiel han lanzado consultas acerca de tapicerías o tejidos antibacterianos pero

EMARKIEL LANZA LA NUEVA BUTACA CITOS PARA SERVICIOS URBANOS Y LA NUEVA GENERACIÓN AVANCE X PARA AUTOCAR



Modelo Citos.

“LA NECESIDAD Y LAS GANAS DE VIAJAR NO HAN DESAPARECIDO. EN CUANTO SE NORMALICE LA SITUACIÓN, LA DEMANDA VOLVERÁ”

no ha habido una venta significativa de éstos para poder hablar de tendencias ni de soluciones que se apliquen en el futuro. En la lucha contra el virus COVID-19, toda la gama de EmarKiel es adecuada, ya que está pensada para facilitar la limpieza y ese es el punto en el que más se debe actuar en estos momentos.

NOVEDADES EN LA GAMA DE BUTACAS Y TAPICERÍAS EMARKIEL

En el segmento del autobús urbano, EmarKiel ha comenzado con el lanzamiento de la nueva butaca Citos en todas sus versiones: sin moqueta, con moqueta y moqueta con acolchado.

Respecto al autocar, comenzará con el lanzamiento de la nueva generación de la Avance, que se pospuso por la pandemia. La Avance X es la butaca llamada a seguir la exitosa trayectoria de su predecesora. Incorpora las últimas soluciones en temas de seguridad y dispositivos electrónicos pero con una reducción de pesos de entre un 5% y un 15 %, según modelos.

En cuanto a tapicerías, desde la marca nos indican que se está observando una tendencia a la ausencia de tejidos en las butacas urbanas y un aumento de las tapicerías con acabados en “polipiel” en las versiones de largo recorrido.

En un momento tan difícil, desde EmarKiel se quiere hacer llegar al sector del transporte de pasajeros por carretera un mensaje de optimismo: “Nuestro negocio se basa en que las personas se desplacen y aunque esto no sucede ahora, la necesidad y las ganas de viajar no han desaparecido. En cuanto se normalice la situación, la demanda volverá. No será de la noche a la mañana pero volverán los desplazamientos y volverá el turismo, y nuestro sector demostrará que es la mejor opción.”



HIDRAL GOBEL MIRA EL FUTURO CON OPTIMISMO

NUEVA FÁBRICA, NUEVOS PRODUCTOS Y NUEVOS MERCADOS, EN SU HORIZONTE PRÓXIMO

HIDRAL GOBEL ES LA FILIAL PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DEL GRUPO HIDRAL, DEDICADO A LA FABRICACIÓN DE SISTEMAS DE ELEVACIÓN. A PESAR DE LA PANDEMIA, SU EXPANSIÓN CONTINÚA



Nueva fábrica de Hidral Gobel en Laguardia (Álava).

Hidral Gobel se enfrenta a este año con bastante ambición: nuevos productos, nuevos mercados y un cambio a una fábrica más amplia.

La crisis sanitaria ha menguado las diferentes oportunidades de expansión, pero también les ha puesto a prueba para poder diversificar los clientes y mirar hacia el futuro con optimismo.

La evolución continua de su gama y la adaptación del producto a las necesidades de fabricantes y operadores, así como la cercanía y soporte técnico son muy bien valorados por sus clientes.

EXPANSIÓN INTERNACIONAL

Uno de los enfoques de la compañía es la expansión internacional, aunque conservando la cercanía con el cliente nacional. Está creando una trabajada red de distribución internacional en países de América Latina, norte de Europa y Asia, incluyendo a Rusia. De hecho, hemos podido ver en los últimos años la creciente presencia de Hidral Gobel en las principales ferias sectoriales en diferentes mercados.

NUEVA FÁBRICA

Pensando en su expansión y crecimiento, Hidral Gobel ha apostado también por abrir una nueva fábrica más amplia.

Está ubicada en la localidad de Laguardia, en la provincia de Álava.

NUEVAS SOLUCIONES DE ACCESIBILIDAD PARA TODOS

Hidral Gobel desarrolla 3 líneas de producto orientados a todos los tamaños de vehículos: fabricación de plataformas, de rampas y distribución de sistemas de retención para PMR.

Debido a la situación actual, el mercado del bus urbano está prevaletiendo sobre el discrecional, eso ha hecho que su doble rampa HGR COMFORT incremente el número de homologaciones por los fabricantes de vehículos y el interés por los operadores.

Tener la doble rampa, eléctrica y manual, en la misma puerta y encastradas en el suelo es un punto a favor que sus clientes están sabiendo valorar.

Además, su departamento de ingeniería ha diseñado la opción de sólo rampa eléctrica telescópica: HGR COMFORT LSM.

Otro nuevo desarrollo es la plataforma MICRO XC para instalar bajo piso en microbuses pudiendo ya ofrecer la opción de instalación entre dos pisos y bajo piso.

UN SERVICIO CERCANO Y DE CALIDAD

Todo ello está soportado por una magnífica red de atención de postventa con la que Hidral Gobel se esfuerza en formar a los clientes para que conozcan su producto y le hagan un buen mantenimiento.

Desde la compañía indican: "Este año no hemos podido estar tan cerca de nuestros clientes como nos hubiera gustado, pero con idea de seguir con nuestro continuo soporte y cercanía con nuestros colaboradores, hemos querido incrementar nuestra presencia online, creando nuestros portales de LinkedIn, Twitter y Facebook. Desde aquí os invitamos a que nos visitéis y descubráis cada día más de las posibilidades y ventajas que ofrecemos."



Plataforma MICRO para microbuses.



Doble rampa HGR COMFORT (parte eléctrica).



Instalación bajo piso para el norte de Europa.

DURANTE LA PANDEMIA, HIDRAL GOBEL HA POTENCIADO TAMBIÉN SU PRESENCIA ONLINE PARA PODER SEGUIR INTERACTUANDO CON SUS CLIENTES



MASATS: MÁXIMA TECNOLOGÍA PARA EL ACCESO A LOS VEHÍCULOS

MEJOR EXPERIENCIA DE VIAJE, MÁS SEGURIDAD, SOSTENIBILIDAD Y COSTE DE VIDA OPTIMIZADO

MASATS SIGUE CON SU PROCESO DE TRANSFORMACIÓN CONTINUA, PRESENTANDO AHORA NUEVAS SOLUCIONES PARA EL TRANSPORTE URBANO, QUE BENEFICIEN TANTO A USUARIOS COMO A OPERADORES

En la última edición de Busworld, Masats presentó el innovador sistema Swyncro para puertas de autocar. Un sistema de apertura al exterior eléctrico, que ofrece las máximas prestaciones de seguridad en este tipo de vehículos. Un sistema eléctrico con movimiento totalmente horizontal, sin necesidad de cuñas o barras tensoras, que proporciona una excelente estanquidad y aislamiento acústico. La seguridad ha sido

también uno de los máximos requerimientos, y por ello la puerta incorpora un bloqueo adicional a puerta cerrada. El sistema es además antivandálico. Todo ello diseñado para ofrecer la máxima disponibilidad de vehículo.

Ahora Masats presenta además soluciones para el transporte urbano, aprovechando las oportunidades que nos ofrecen las nuevas tecnologías.

Los principales objetivos de la nueva generación de puertas Masats son:

- Mejorar la experiencia de los usuarios
- Aumentar la seguridad de los usuarios
- Aumentar la disponibilidad de los vehículos en servicio
- Optimizar el coste de ciclo de vida o LCC
- Ayudar a la sostenibilidad ambiental

Siguiendo estos objetivos, se han desarrollado dos nuevos productos.

PUERTA DESLIZANTE-BASCULANTE 029i

La Puerta Deslizante-basculante 029i, que aporta la tecnología, rapidez y seguridad de las puertas deslizantes, a las puertas de apertura al interior. Es una puerta de alta fiabilidad, lo que revierte en una mayor disponibilidad de los vehículos. Aunque su rapidez es espectacular (se abre en menos de 2 segundos), eso no afecta a que el movimiento sea suave y controlado. Esta estabilidad en el movimiento de los ciclos de apertura y cierre se mantiene incluso en condiciones desfavorables, como en inclinaciones elevadas en sentido de la vía o laterales. Cabe destacar que proporciona gran seguridad para el pasajero, con incorporación de nuevas gomas centrales de estanquidad anti-atrapamiento, que detectan incluso objetos muy delgados, como la correa de un bolso. La 029i incorpora además un bloqueo mecánico, que garantiza que una vez cerrada, no pueda abrirse de forma no deseada. Este sistema ofrece también resistencia antivandálica.

Esta puerta mejora la mantenibilidad y fiabilidad, para conseguir un excelente coste de ciclo de vida (LCC).

MANTENIMIENTO PREDITIVO

La transformación digital es una realidad y en esta línea, Masats está desarrollando un proyecto de Mantenimiento Predictivo, para mejorar la disponibilidad de los vehículos, y ofrecer mayor valor añadido a los operadores. El mantenimiento predictivo relaciona una variable física con el desgaste o estado del sistema, permitiendo predecir las incidencias, y por tanto, reducir los costes de operación de flota.

Masats inició este proyecto en 2017, en colaboración con la empresa Datik y el centro tecnológico EU-



Electrónica Masats para mantenimiento Predictivo.

RECAT. En este momento se ha realizado ya el análisis de viabilidad del proyecto y se ha desarrollado y validado un prototipo funcional de un motor de inteligencia artificial que detecta anomalías en los sistemas de acceso (puertas y rampas) y permite planificar la reparación de anomalías antes de que se produzcan. Las pruebas piloto se han realizado en autobuses de última generación en TMB Barcelona y en la EMT de Madrid.

En paralelo, se han desarrollado nuevas electrónicas de control de puertas y rampas, preparadas para poder obtener la información que necesitan los sistemas de análisis.

PRUEBA PILOTO EN SINGAPUR

En el primer trimestre de 2021, se inicia otra prueba piloto en Singapur, de la mano de la Land Transport Authority, en la que se monitorizará el comportamiento de 50 vehículos, equipados también con la nueva puerta deslizante-basculante 029i y puertas deslizantes 028.

Se trata de un proyecto estratégico, que posicionará a Masats como referente tecnológico y será sin duda muy ventajoso para los operadores, tanto por disponibilidad de vehículo como reducción de costes de mantenimiento.

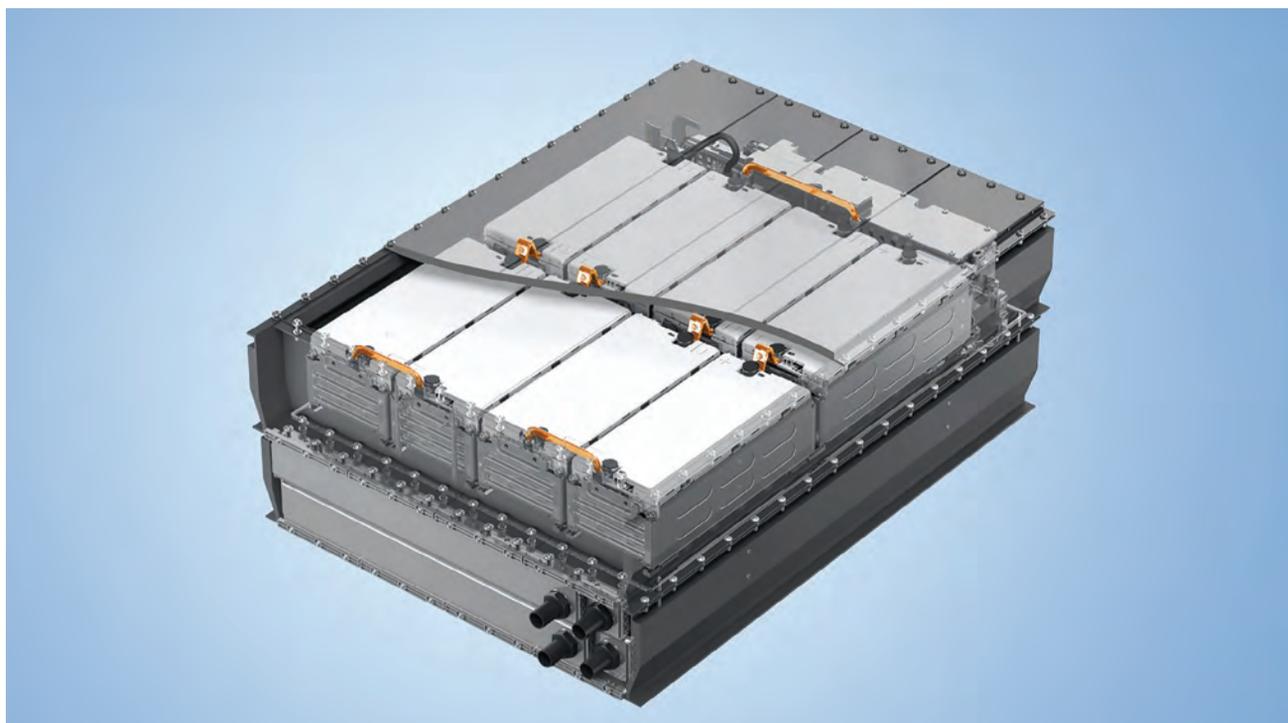
En el sector de ferrocarril, Masats continúa afianzándose y este año presentará también nuevos productos para este sector, como la rampa-estribo sin contacto para trenes y el Gap Filler para infraestructura de la estación.

Con todos estos nuevos proyectos Masats sigue aportando valor a los sistemas de acceso en el transporte público, para consolidarse como líder mundial en accesibilidad a los vehículos.



Puerta Swyncro de apertura al exterior.

MASATS SE CONSOLIDA COMO REFERENTE MUNDIAL EN ACCESIBILIDAD PARA EL TRANSPORTE COLECTIVO



NUEVOS PRODUCTOS WEBASTO PARA LA ELECTROMOVILIDAD

BATERÍAS DE TRACCIÓN Y UN SISTEMA ELÉCTRICO DE GESTIÓN TÉRMICA DE BATERÍAS

WEBASTO ES UNO DE LOS 100 MAYORES PROVEEDORES GLOBALES DE LA INDUSTRIA DE AUTOMOCIÓN, CON MÁS DE 30 FÁBRICAS EN TODO EL MUNDO. EXPERTOS EN CLIMATIZACIÓN, AHORA COMPLETA SU GAMA CON PRODUCTOS PARA LA ELECTROMOVILIDAD

Especializado en sistemas techos y de calefacción, Webasto ocupa un puesto importante en Europa como proveedor de sistemas de climatización para todo tipo de vehículos. Tras un largo periodo de desarrollo, Webasto ha completado una gama de productos para la electromovilidad, con aplicación especial para la industria carroceras de autobuses.

BATERÍAS DE TRACCIÓN

El pack Webasto CV Standard ha sido específicamente diseñado para vehículos comerciales, con una aplicación óptima en autobuses. Su diseño modular y escalable permite su aplicación desde microbuses hasta autobuses articulados, con capacidad hasta 350 kWh. Cada módulo dispone de

una capacidad de 35 kWh en 400 V, con posibilidad de conexión en paralelo de 5 módulos, o en serie de dos en dos hasta 10, en configuración de 800 V.

El pack está fabricado con células prismáticas Samsung SDI de iones de Litio, con tecnología NMC (níquel, manganeso y cobalto), lo que permite una gran densidad energética, y su desarrollo ha sido realizado conforme a los más altos estándares de la industria de automoción, con la calidad y robustez de los productos Webasto.

Para facilitar su aplicación por parte del fabricante del autobús, Webasto ha desarrollado un módulo denominado VIB (acrónimo de su definición en inglés: Vehicle Interface Box), que realiza la función de Master BMS (Battery Management System), distribuye la energía eléctrica e incluye los diferentes fusibles de seguridad, todo ello en un chasis





compacto y robusto. La modularidad del diseño de este pack, que permite una adaptación ajustada para cualquier necesidad, junto con el módulo de control VIB, que facilita la integración del conjunto con el vehículo, reduciendo de forma significativa la necesidad de programación del fabricante, y sus numerosas homologaciones bajo los estándares más diversos, hacen de las baterías Webasto un producto óptimo tanto para fabricación de vehículos nuevos como para retrofit de usados.

SISTEMA ELÉCTRICO DE GESTIÓN TÉRMICA DE BATERÍAS

El uso de las baterías de tracción genera calor interno, que debe disiparse para evitar su sobrecalentamiento. Si no se utiliza ningún sistema de refrigeración, se refrigeran de forma pasiva por convección de aire. Sin embargo, este sistema no garantiza el mantenimiento de su temperatura dentro de la zona óptima de utilización, fuera de la cual, el rendimiento de las baterías y su capacidad de almacenamiento disminuyen considerablemente, así como su vida útil. El mismo problema se puede presentar en caso de frío extremo, pues las temperaturas muy bajas también reducen el rendimiento de las baterías. Todo ello se traduce en que la autonomía real de un autobús eléctrico puede reducirse considerablemente respecto a la nominal, así como la vida útil de las baterías, debido a su estrés térmico.

Para paliar este problema Webasto ha desarrollado un módulo de acondicionamiento de baterías, denominado e.BTM (acrónimo de sus iniciales en inglés Electric Battery Management System), fabricado de forma robusta y compacta, para facilitar su montaje y durabilidad.

El sistema consiste en una bomba de calor, impulsada mediante un compresor eléctrico e inverter electrónico, con un circuito de refrigeración y dos cambiadores de calor líquido/gas, que enfrían o calientan un líquido refrigerante que se hace circular por las baterías del vehículo, haciéndolas funcionar siempre en su intervalo de temperaturas óptimo.

El módulo dispone de una capacidad de 6 kW en refrigeración, y de 11,5 kW en calefacción, pudiendo acondicionar hasta 6 packs de

baterías Webasto o similares de otro fabricante, y está disponible



para 48, 400 y 800 V en corriente continua, y además puede suministrarse con refrigerante R134a o R1234yf.

El circuito de agua de refrigeración del sistema e.BTM puede además aprovecharse para enfriar o recuperar calor del resto de componentes eléctricos del vehículo, como motor o sistemas de control de potencia. Además, pueden utilizarse módulos independientes, o combinados, para el acondicionamiento de los pasajeros o de conductor con diferentes cambiadores de calor distribuidos por el vehículo.

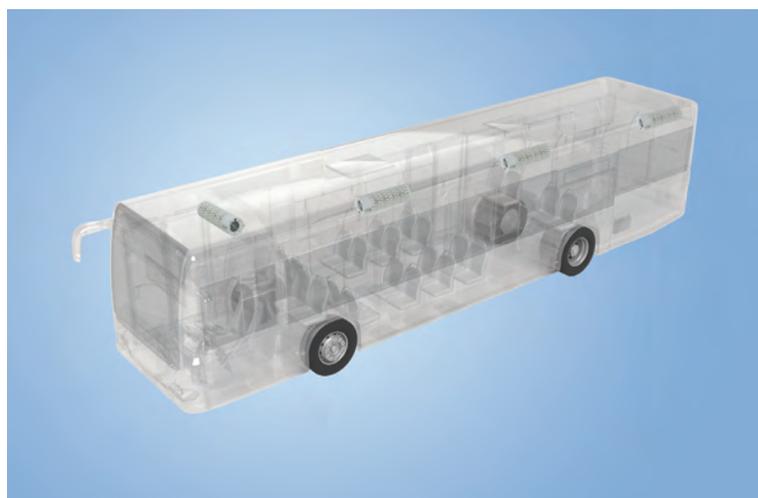
Esta modularidad, junto con el gran rendimiento térmico del sistema, y su capacidad para recuperar calor de otros sistemas eléctricos, pueden suponer una extensión de la autonomía de un autobús eléctrico de hasta el 25% respecto al mismo sin este equipo.

CALEFACCIÓN ELÉCTRICA DE ALTO VOLTAJE

Las calefacciones de agua Webasto HVH (high voltaje heater), para vehículos híbridos o eléctricos, son muy ligeras y eficientes, permitiendo un control continuo del calor suministrado en todo su rango de utilización, desde 0,2 hasta 10 kW. Están disponibles en 400 y 850 V, en tres versiones, de capacidad hasta 5, 7 y 10 kW de potencia calorífica respectivamente, pudiendo montarse en paralelo para incrementar su potencia hasta los 40 kW. Su modularidad, junto con un peso y tamaño muy reducidos (máximo 2,7 kg), las hacen idóneas para el acondicionamiento de pasajeros o conductor en todo tipo de autobuses híbridos o eléctricos. Opcionalmente puede además instalarse con el módulo de gestión térmica de baterías para climas extremadamente fríos, en los que la eficacia de la bomba de calor puede reducirse.

FILTRO HEPA

Aunque no es un producto específico solo para vehículos eléctricos, Webasto ha lanzado recientemente un sistema de filtración adecuado para protección de pasajeros contra la Covid-19. Se trata de un filtro HEPA H14, grado médico, como los utilizados en cabinas de aviones o recomendados para ambulancias, en dos versiones capaces de filtrar 300 o 600 m³/h de aire respectivamente, atrapando el 99,995% de partículas de tamaño superior a 1 micra, lo que incluye el nuevo coronavirus causante de la actual pandemia. Son filtros independientes del sistema de climatización, pudiendo instalarse de forma rápida en cualquier autobús.





“UNO DE LOS OBJETIVOS PRINCIPALES ES RECUPERAR LA CONFIANZA DE LA POBLACIÓN EN EL TRANSPORTE PÚBLICO”

MARTA SERRANO, DIRECTORA GERENTE DE LA EMT DE VALENCIA

LA EMT DE VALENCIA TIENE UNA FLOTA DE 487 AUTOBUSES, DE LOS CUALES 165 SON HÍBRIDOS, 2 SON ELÉCTRICOS, 54 DE PROPULSIÓN GNC Y 266 DE DIESEL/BIODIESEL. SU RED ESTÁ COMPUESTA POR UN TOTAL DE 57 LÍNEAS (44 DIURNAS, 12 NOCTURNAS Y UN SERVICIO ESPECIAL PARA PERSONAS CON DIVERSIDAD FUNCIONAL), Y 1.200 PARADAS. SU PLANTILLA TOTAL ES DE 1.720 EMPLEADOS, DE LOS QUE 1.210 SON CONDUCTORES Y 277 FORMAN PARTE DEL EQUIPO DE TALLER. EN 2019 PRESTÓ SERVICIO A 97 MILLONES DE PASAJEROS

Tras su nombramiento, ¿cuáles serán sus principales líneas estratégicas al frente de la EMT de Valencia? La pandemia ha traído un cambio muy grande a la movilidad de la ciudad y tenemos que ver cómo ajustamos el plan estratégico que ya teníamos. Desde luego, tengo claro que uno de los objetivos principales es recuperar la confianza de la población en el transporte público, que se ha demostrado seguro en todo el mundo durante toda esta crisis, de manera que podamos volver a tener un servicio sostenible. La estrategia de la empresa todavía la estamos estudiando.

¿Cuáles son los principales problemas de movilidad en ciudades de más de 800.000 habitantes como la suya? El principal problema es el excesivo espacio que tiene el vehículo privado en la ciudad, tanto en vías de circulación, con calles muy anchas, muy rápidas, donde no es agradable ni caminar ni vivir, como por la ocupación del espacio que hay ahora mismo, con muchas calles convertidas en aparca-

“NUESTRAS CIUDADES SIN TRANSPORTE PÚBLICO NO PODRÍAN SOBREVIVIR, COLAPSARÍAN CON UNA ATMÓSFERA HIPERCONTAMINADA Y ENTRE ATASCOS DE TRÁFICO, TAMBIÉN SI FUERAN COCHES ELÉCTRICOS”

mientos gigantes. Es fundamental recuperar un espacio público de calidad y actuaciones como la peatonalización de la Plaza del Ayuntamiento demuestran que puede hacerse y que los resultados son estupendos para toda la ciudadanía.

¿Qué cree que necesita Valencia para mejorar su movilidad y potenciar más el transporte público?

El transporte público en superficie necesita que se le dé un espacio prioritario en la ciudad, con un mayor número de kilómetros de carriles bus y con prioridad en las intersecciones, de manera que el modo motorizado más sostenible que existe no se vea parado en los atascos. Se ha hecho una apuesta muy fuerte por el transporte en bus en los últimos años, pero tenemos que seguir luchando por tener nuestro sitio en la ciudad. Además, tenemos que analizar cómo ha funcionado el cambio de red que se realizó justo al inicio del confinamiento, pero no está costando precisamente por los cambios en la demanda que ha habido. En cualquier caso, nuestra percepción es que está funcionando muy bien y seguiremos avanzando en esa línea para mejorar el servicio a toda la ciudadanía.

Desde el año pasado, la EMT de Valencia es una de los pocos lugares de España que se incluye en los acuerdos marcos de financiación de transporte pública, junto a Madrid, Barcelona y Canarias. ¿Qué ha supuesto para la movilidad de la ciudad y por qué se incluyó su sistema de transporte y no el de otras ciudades con parecido número de población? Bueno, aquí hay dos cuestiones. Por un lado, quien entra en el acuerdo marco es la Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia y no EMT, y entra porque tiene un plan de transporte metropolitano ambicioso y que apuesta por el transporte público, donde nosotros jugamos un papel fundamental. A la empresa todavía no le ha afectado, en tanto que no hemos empezado a recibir aún esa dotación presupuestaria. De todos modos, y con el descenso de demanda, este año me temo que tendrá que ir a cubrir parte del déficit de explotación que ha provocado la covid19.



Aire limpio de SARS-CoV-2

RESPIRA TRANQUILO

Purificador de aire **eco₃**



TESTADO POR
SGS

División de Prevención
y Medio Ambiente



- **Desactivación** efectiva de **virus** mediante generación de **iones negativos y ozono** (<0,05 ppm) en las proporciones adecuadas.
- **Desinfección** con pasajeros a bordo. Disminuye drásticamente virus, bacterias, hongos, alérgenos, etc.
- **Eficacia probada** por entidades científicas.
- **Ampliamente testado** en el mercado.
- Instalación en vehículos **nuevos o en uso**.
- Apto para climatización de **Hispacold y resto de marcas**.
- Libre de **mantenimiento y fácil instalación**.

Más información



“EL TRANSPORTE PÚBLICO EN SUPERFICIE NECESITA QUE SE LE DÉ UN ESPACIO PRIORITARIO EN LA CIUDAD, CON UN MAYOR NÚMERO DE KILÓMETROS DE CARRILES BUS Y CON PRIORIDAD EN LAS INTERSECCIONES, DE MANERA QUE EL MODO MOTORIZADO MÁS SOSTENIBLE QUE EXISTE NO SE VEA PARADO EN LOS ATASCOS.”

¿Cuál es el plan de compras de autobuses con propulsiones alternativas en EMT Valencia para los próximos años?

En estos momentos estamos recibiendo 164 modelos híbridos de Mercedes Citaro 2. La entrega de estos autobuses se completará el próximo año. Tenemos que hacer un análisis de las tecnologías existentes en el mercado para ver por qué se apuesta, pero por el momento necesitamos una flota que tenga la misma autonomía que un bus convencional y por ahora los buses eléctricos no terminan de alcanzarla.

¿Qué datos de demanda obtuvo la EMT de Valencia en 2019 y cómo se ha visto afectada este año por la pandemia?

En 2019, casi 97 millones de personas usuarias utilizaron los autobuses de EMT, 9 millones de personas más que en 2015 (un 10,2% más). La pandemia ha provocado una caída drástica de la demanda de viajeros generalizada en el transporte público. Con las limitaciones impuestas por el Gobierno central durante el estado de alarma, EMT València sufre una fuerte caída de más del 90%. En los últimos meses, y con las medidas para garantizar la seguridad en los autobuses, la cifra de validaciones en nuestra red ha ido recuperándose poco a poco, pero de manera constante, hasta recuperar un 55- 60% del pasaje que había en 2019. No obstante, las previsiones apuntan a que no se espera superar el 70% en 2021.

¿Se espera recuperación con la vacuna a la vista o quizá no será así debido a los nuevos hábitos adquiridos como teletrabajo o la necesidad psicológica de más espacio e incluso de aislamiento en el coche privado?

Las previsiones hablan de llegar a recuperar hasta el 70% de la demanda de 2019, pero es cierto que tampoco esperábamos tener tan pronto la vacuna. Yo soy optimista y espero que estemos por encima de ese nivel, pero es cierto que vamos a tener un enorme problema en el mercado laboral, con mucha gente que ha perdido su empleo durante esta crisis, y eso ya sabemos que afecta de manera di-



recta al uso del transporte público, muy por encima del teletrabajo, que sigue siendo minoritario. Hay un problema de percepción de riesgo en el transporte público que no se corresponde al riesgo real, como han demostrado multitud de estudios. Es nuestro trabajo recuperar la confianza de la gente y uno de los objetivos principales de 2021.

¿Cómo convivirán en Valencia el transporte colectivo en autobús con los nuevos Vehículos de Movilidad Personal?

València parte con ventaja: ya existe una red muy importante de carriles bici en la ciudad, que al fin y al cabo son los Vehículos de Movilidad Personal que han existido siempre y con la ventaja de que es movilidad activa. Actualmente, los patinetes se mueven por los carriles bici sin problema evitando el conflicto con el peatón, como ha sucedido en otras ciudades.

En cuanto a tecnología, ¿en qué punto se encuentra EMT Valencia, tanto por sistemas de gestión de la flota como información al pasajero o pago de billetes?

Nos encontramos trabajando en la renovación completa del sistema de ticketing para hacerla más accesible, digital y combinable para futuros proyectos en línea con la tendencia de la movilidad como servicio. En 2020 lanzamos la nueva aplicación móvil 'EMTicket', totalmente gratuita y pionera en España, para poder comprar desde los dispositivos móviles los billetes sencillos digitales de una manera más segura, puesto que no necesitan ningún tipo de contacto.

¿Está cerca ya la integración tarifaria de la Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia ATMV?

Ojalá, la verdad, pero por lo que voy conociendo la estructura creo que no va a ser inmediato. Tengo el modelo del Consorcio Regional de Transportes de Madrid muy presente, porque he sido usuaria muchos años y me consta que es el que más beneficia a quienes usan el transporte público, pero tiene que cambiar mucho la configuración y la concepción misma de la Autoridad para que pueda funcionar plenamente.

Algo que desee añadir que le parezca de interés.

El transporte público, como otros servicios públicos como la educación, la sanidad, o la limpieza, se ha demostrado esencial durante esta pandemia y a mí me gustaría que se le reconociera el valor que aporta a las ciudades. Cuando se habla de movilidad sostenible se tiende a pensar únicamente en los cambios de tecnología, cuando es una pequeña parte de todo lo que se puede hacer. Necesitamos darle al transporte público el valor social que tiene, siendo el único plenamente accesible (desde el punto de vista físico, sí, pero también desde el económico) y que garantiza la movilidad de toda la ciudadanía. Nuestras ciudades sin transporte público no podrían sobrevivir, colapsarían con una atmósfera hipercontaminada y entre atascos de tráfico, también si fueran coches eléctricos. Ese es el valor fundamental del transporte público y lo que debemos reivindicar como gestores.



BQB TECHNOLOGY ACTUALIZA LA NORMA ECE R-118.03 EN SU GAMA DE PRODUCTOS

UNA VEZ MÁS, BQB ESTÁ A LA VANGUARDIA
DE LA INFORMACIÓN AL PASAJERO

BQB HA ACTUALIZADO LA NORMA ECE R-118.03, LA CUAL SE REFIERE AL COMPORTAMIENTO DE COMBUSTIÓN DE LOS MATERIALES UTILIZADOS EN SUS FABRICADOS, HABIENDO CUMPLIDO TODAS LAS EXIGENCIAS

BQB Technology es una empresa líder en Sistemas inteligentes e información al pasajero para el sector del transporte urbano, interurbano y discrecional. En su tradicional apuesta por la calidad y la seguridad de sus productos, ha actualizado la norma ECE R-118.03, con la que garantiza que los materiales que utiliza en la fabricación de su gama son seguros en caso de incendio.

La norma, se cumple en su toda su gama de letreros de destino en tecnología led, consolas de mando, sistemas de CCTV, indicadores de solicitud de parada y de rampa, así como en los sistemas de iluminación interior de led.

Con esta actualización, junto con el cumplimiento de la norma R 10 sobre compatibilidad electromagné-

tica, hacen de la gama de productos BQB un valor seguro para incorporar en las redes de viajeros por carretera en todas sus aplicaciones, al cumplir las más exigentes directivas europeas de seguridad.

MÁS DE 40 AÑOS APORTANDO CALIDAD AL SECTOR

Los letreros de destino en tecnología LED y DOT LED de BQB, dispositivos imprescindibles en autocares y autobuses urbanos, llevan informando a los usuarios del transporte de viajeros por carretera más de 40 años.

La tecnología incorporada a sus equipos y el diseño de éstos reducen el consumo eléctrico contribuyendo al medio ambiente y reduciendo las emisiones.

Desde BQB afirman que “la fiabilidad y el servicio postventa de BQB hacen que sus productos de BQB sean visibles y estén en un perfecto estado de funcionamiento. Los dispositivos tienen una vida útil que exceden en años la funcionalidad de otros sistemas similares.”

LA INNOVACIÓN EN SU ADN

El departamento de I+D+i, es la insignia de BQB Technology y está en su ADN. Desde sus inicios lleva innovando y aportando nuevas ideas al sector, además de atender satisfactoriamente las demandas de los clientes para adaptar los productos a los exigentes requerimientos y especificaciones de los diferentes operadores de transporte de viajeros.





ANETRA LANZA SU NUEVA WEB EN SU ASAMBLEA

LA ASAMBLEA DE REPRESENTANTES 2020 DE ANETRA SE CELEBRÓ POR VIDEOCONFERENCIA

TRAS EL INFORME DE SU PRESIDENTE, LUIS ÁNGEL PEDRERO, SE LANZÓ LA NUEVA WEB, QUE PRETENDE SER UNA HERRAMIENTA DE TRABAJO PARA LOS MIEMBROS Y DE CONTACTO DIRECTO ENTRE SÍ Y CON LOS PROVEEDORES

Luis Ángel Pedrero, Presidente de ANETRA, comenzó refiriéndose a los cambios que a principios de año la asociación estaban introduciendo para velar por la buena marcha del sector discrecional y RUE, cuando nadie podía prever que llegaría una pandemia. Recordó su ideario, en el que se plasma que representan a las pymes del transporte discrecional y RUE, en su mayoría empresas familiares, que velan por la imagen del sector ante la sociedad (motivo por el que se han lanzado 4 vídeos informativos sobre la seguridad de viajar en autocar), que ANETRA es una sociedad plural y abierta y que defiende la libertad del mercado. En este punto señaló su deseo de un cambio del modelo concesional actual hacia un sistema mixto, así como su oposición a las concesiones zonales o la integración de las rutas escolares en servicios públicos regulares. En su ideario también queda clara su petición de terminar con la regulación del transporte discrecional, para poder vender plaza a plaza sin intermediarios ni agencias de viajes. En ese punto, decía Pedrero: “Es la primera vez que veo tanta receptividad”.

En cuanto al trabajo de ANETRA durante la pandemia, hizo recuento de las muchas reuniones con la autoridades y partidos políticos, 103 hasta el momento, y con el CNTC, en el que la asociación cuenta con un 33% de participación. En lo que se refiere a medidas aprobadas para ayudar al sector en



esta crisis sanitaria, afirmaba que muchas de sus peticiones en esas reuniones han sido oídas, aunque ante la persistencia de la pandemia habrá que seguir ampliando las moratorias porque sin ingresos es difícil hacer frente a los préstamos y leasing cuando llegue el momento.

UNA NUEVA SOLUCIÓN WEB

La web de ANETRA ha sido renovada por completo. Más que una página es una solución web pensada para añadir valor a la asociación, diseñada para ser una multiplataforma moderna, funcional y colaborativa. Tendrá una parte pública y otra parte privada, que servirá de canal de comunicación bidireccional entre asociación, asociados y proveedores colaboradores. El Director Ejecutivo de ANETRA, Juan Manuel Sierra, afirmaba que “es una web pionera en las asociaciones del transporte en España y es totalmente dinámica.”

VDL APOYA A ANETRA

En la Asamblea también participó Héctor Rodríguez, el Director Gerente de VDL en España. Lanzó un mensaje de unidad sectorial: “Estar unidos y compartir sinergias es lo único que nos puede ayudar a salir de esta situación. Ahora más que nunca es importante que apoyemos al sector.”

CLAUSURA DE MERCEDES GÓMEZ

Mercedes Gómez, Directora general de Transporte Terrestre, clausuró la Asamblea de ANETRA agradeciendo la ayuda de la asociación. “Vuestra colaboración ha sido fundamental para articular medidas de apoyo al sector como las moratorias de los leasing”.

NUEVA GAMA DESINFECCIÓN



FOCO
LUZ
UV-C

PULSADOR
SEMAFORO
SIN
CONTACTO

LUMINARIA
GERMICIDA

KIT
DESINFECCIÓN
LED A/C

SOLUTIONS FOR VEHICLE BUILDERS

ELECTRONICS | LIGHTING | ELECTRICITY | CLIMATE CONTROL | ACCESSORIES



 @Audiobus

 +34 976 59 69 00

 @AudiobusSL

 www.audiobus.com

 @AudiobusSL

 audiobus@audiobus.com



“LA MOVILIDAD EN LA ERA POSTCOVID SERÁ MÁS SEGURA, SOSTENIBLE, ACCESIBLE Y CONECTADA”

SANTIAGO ROBLES, GERENTE DE TRANVÍAS DE SEVILLA

ESTA EMPRESA SE FUNDÓ A FINALES DEL SIGLO XIX ANTES DE LA TRACCIÓN ELÉCTRICA DE LOS TRANVÍAS. EL GRUPO ROBLARIA LA ADQUIRIÓ EN EL AÑO 1983. ACTUALMENTE CUENTA CON UNA PLANTILLA DE 55 EMPLEADOS Y DISPONE DE UNA FLOTA DE 25 AUTOBUSES QUE PRESTAN SERVICIOS DE TRANSPORTE REGULAR EN EL CORREDOR ALJARAFE SUR-RIBERA DEL CONSORCIO METROPOLITANO DE TRANSPORTE DE SEVILLA

El transporte público atraviesa momentos difíciles a causa de la pandemia. ¿Qué protocolos y certificaciones ha seguido su compañía para ofrecer espacios seguros a los usuarios de sus autobuses?

Desde el inicio de la crisis sanitaria pusimos en marcha un amplio plan de medidas para garantizar la seguridad de viajeros y trabajadores, avalado por la certificación AENOR que acredita que tenemos implantado un protocolo de prácticas

eficaces para la gestión de los riesgos derivados del virus, y que nuestros autobuses son espacios seguros para viajar. Esta compañía observa rigurosamente las obligaciones y recomendaciones establecidas por las autoridades sanitarias y de movilidad: uso obligatorio de mascarillas, desinfecciones y limpiezas diarias de autobuses e instalaciones con productos virucidas y otros medios de desinfección, intensificación de servicios para mantener el distanciamiento, protocolo de actuación para la limpieza y desinfección del material móvil e instalaciones, limitación del aforo, difusión de información y recomendaciones. Además de lo anterior hemos instalado purificadores de aire que renuevan constantemente el aire del interior de los buses, mamparas de seguridad y dispensadores de hidrogel.

¿Cómo les ha afectado la pandemia en cuanto a la demanda de sus servicios?

Desde que se decretó el estado de alarma a mitad de marzo 2020, hemos pasado por distintas fases. En la primera, la demanda se desplomó hasta alcanzar solo el 10% respecto a la del año 2019, en la fase de desescalada llegó alcanzar el 60% del año anterior, las

nuevas restricciones de noviembre redujeron de nuevo la demanda al 50% y, actualmente entre la incertidumbre ante posibles rebotes y la eventualidad de tener que aplicar nuevas restricciones a la movilidad tras el levantamiento de las medidas, no existe una tendencia clara. Cumple señalar que el nivel de servicio se mantiene en el entorno del 90% de la oferta respecto a 2019 y que ese esfuerzo ha sido posible gracias al apoyo de la Junta de Andalucía que mediante los Decretos ley de ayudas al transporte regular ha permitido y permite mantener la prestación de este servicio esencial a pesar del desequilibrio que ha sufrido la explotación que naturalmente está concebido para unas condiciones de oferta y demanda muy distintas a las existentes. Además aprovecho para agradecer a toda la plantilla de Tranvías de Sevilla su labor y compromiso desde el inicio de la pandemia, ya que han trabajado en primera fila para asegurar un servicio seguro y de calidad.

¿Y cómo cree que va a evolucionar a corto o medio plazo?

A corto plazo, es decir en las próximas semanas y meses, la demanda evolucionará en función de las limitaciones a la movilidad que establezcan las autoridades sanitarias, en función de los progresos que se logren en el tratamiento sanitario y preventivo de la epidemia y sobre todo, en función de la actividad social y económica generadora de movilidad que se registre. La opinión generalizada del sector es que, a medio y largo plazo, la demanda del transporte colectivo va a tardar en recuperarse dada la magnitud



“EN LA ERA POST COVID LA MOVILIDAD DEBERÁ SER ESTAR CONCEBIDA COMO UN SERVICIO (MAAS)”

del impacto y la dificultad y lentitud en retomar los hábitos de movilidad cuando se modifican. El teletrabajo, la educación a distancia, el comercio electrónico, las reuniones no presenciales, las restricciones de la hostelería y los centros de ocio, y la disminución del empleo y la actividad económica en general han reducido las necesidades de desplazamiento.

¿Cómo cree que será la movilidad en la era postCOVID?

Conviene distinguir entre movilidad en general y movilidad sostenible, que es la que persigue minimizar su impacto ambiental en nuestro planeta y preservar el bienestar y la calidad de vida de los

Contamos con gran experiencia en el sector del **TRANSPORTE URBANO, INTERURBANO Y DISCRECIONAL**



RAMPA SOLICITADA



BQB Technology

SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE E INFORMACIÓN AL PASAJERO



C/ Joan XXIII, 16 · 08950 Esplugues de Llobregat · Barcelona, España
T. +34 934 703 460 · bqbtechnology@bqbtechnology.com · bqbtechnology.com

ciudadanos. En la era post COVID y, tal y como estaba concebida antes de la pandemia pero con mayor justificación si cabe, la movilidad deberá ser: segura, sostenible, accesible y conectada, enfocada de modo inequívoco y firme a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la agenda 2030 de la ONU. Debería estar concebida como un servicio (“MaaS”). La política para potenciar una movilidad sostenible es esencial y debe encaminarnos hacia un modelo de transporte público más eficiente, optimizar la seguridad en los desplazamientos, ofrecer una accesibilidad más universal, mejorar la calidad de vida y las condiciones de salud de los ciudadanos. Este modelo de movilidad sostenible es incompatible con el papel preponderante que desempeña el vehículo privado en las ciudades y sus áreas metropolitanas y cuya participación se ha incrementado a raíz de la desescalada, si el transporte colectivo no recupera su cuota de mercado, tendremos importantes dificultades de congestión y de emisiones contaminantes.

¿Cuál es la estrategia medioambiental para su flota, qué tipos de propulsores alternativos están usando y cuáles llegarán en los próximos años?

Gracias a una política sostenida de inversiones en los últimos 5 años hemos renovado el 90% de nuestra flota que está equipada con motores Euro 6, que es una norma anticontaminación que asegura una reducción eficaz de emisión de gases y partículas nocivas, el otro 10% dispone de motores Euro 5. Estamos en condiciones de afirmar que nuestra flota es eficiente desde el punto de vista energético, (como acredita la Certificación UNE-ISO 50001:2018 de que disponemos), sostenible desde el punto de vista ambiental (según la norma ISO 14001:2015 de Certificación de Gestión Ambiental), accesible (está adaptada para personas con dificultades de accesibilidad) y segura (ofrece el máximo nivel de seguridad que podemos proporcionar).

De cara al futuro, una vez determinados los objetivos de calidad del aire y de descarbonización exigibles al transporte, será de vital importancia determinar la tecnología más adecuada para nosotros. Todas las tecnologías, biocombustibles avanzados, combustibles sintéticos, hidrógeno y electricidad... pueden ser parte de la solución a corto, medio y largo plazo, sin perder de vista la infraestructura de recarga, que es crítica para la correcta prestación del servicio público de transporte. El futuro de la movilidad sostenible desde su triple perspectiva: ambiental, económica y social, pasa por promover el uso del transporte público, apostar por la innovación tecnológica y seleccionar la tecnología más adecuada para cada aplicación. En este sentido conviene destacar la relevancia del papel que juegan las instituciones desarrollando una estrategia conjunta entre todos los actores: Administración, fabricantes, operadores... Debemos adaptarnos a las nuevas exigencias de sostenibilidad adoptando soluciones innovadoras, utilizando energías más limpias y optimizando costes y el consumo de recursos.

Y en cuanto a tecnología ¿Qué sistemas han incorporado a su empresa tanto para gestión como para información al usuario y qué proyectos interesantes tienen a la vista?

“TODAS LAS TECNOLOGÍAS, BIOCOMBUSTIBLES AVANZADOS, COMBUSTIBLES SINTÉTICOS, HIDRÓGENO Y ELECTRICIDAD... PUEDEN SER PARTE DE LA SOLUCIÓN A CORTO, MEDIO Y LARGO PLAZO, SIN PERDER DE VISTA LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA, QUE ES CRÍTICA PARA LA CORRECTA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE”



La puesta en servicio de las nuevas expendedoras de la Junta de Andalucía ofrece muchas posibilidades: información al público en tiempo real de la oferta de servicio, proceso y tratamiento de los datos de ventas y gestión de la red, sistemas de pago más rápidos, cómodos y seguros... en resumen nos acerca a la movilidad inteligente y conectada, con las personas y con las cosas, y brinda innumerables posibilidades que tienen que hacer accesible, eficiente y competitiva la red de transporte colectivo frente a las aparentes ventajas individuales que se supone que aporta el vehículo privado. El alcance de ese importante apoyo debe potenciarse con otras medidas complementarias y coordinadas con otras administraciones como son el fomento del transporte colectivo, la mejora de las infraestructuras (carriles independientes, intercambiadores modales, prioridad semafórica...) la jerarquización del tráfico, peatonalización y restricción de acceso a determinadas zonas, la moderación de la amplitud de las horas punta a través de la flexibilidad de horario de acceso a los centros de trabajo, medidas todas ellas que se están adoptando en numerosas ciudades y que tienen una acogida favorable por parte de una ciudadanía cada vez más sensibilizada .

Algo que desee añadir.

Ahora que el objetivo de preservar la salud es prioritario a todos los niveles, tenemos que interiorizar que la calidad del aire tiene una relación directa con mayores índices de mortalidad por Covid-19 y con su expansión. En un artículo de prensa publicado recientemente uno de los expertos citados hacía la siguiente reflexión: “Para el coronavirus está llegando ahora la vacunación, pero para la contaminación la vacuna es el transporte público...”. Tomemos buena nota de esta consideración y actuemos en consecuencia.



EN EL CORAZÓN DEL TRANSPORTE.

SISTEMAS DE INFORMACIÓN A BORDO | LETREROS DE DESTINO | CONSOLAS DE MANDO

HANOVER DISPLAYS. LÍDERES EN EL MERCADO DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN AL PASAJERO.

Entendemos que nuestros clientes necesitan productos más fiables y con el mejor servicio postventa, eso es exactamente lo que ofrecemos. Lo hacemos tan bien, que somos el mayor fabricante independiente de sistemas de información al pasajero del mundo. ¿Quieres saber más? Visítanos en: www.hanoverdisplays.com



WWW.HANOVERDISPLAYS.COM

TELÉFONO: +34 91 449 79 28

HANOVER DISPLAYS, S.L - Avd. de las Américas, 4 Nave CB - 28823 - COSLADA (Madrid) - España



LA RENOVACIÓN MÁS AMBICIOSA DE GUAGUAS MUNICIPALES, DE LA MANO DE MAN

YA HA INCORPORADO 24 AUTOBUSES DE 12 METROS Y 14 ARTICULADOS DE 18 METROS

EL PLAN DE RENOVACIÓN DE GUAGUAS MUNICIPALES, EL MÁS IMPORTANTE DE LA ÚLTIMA DÉCADA PARA EL OPERADOR CANARIO, INCLUYE LA INCORPORACIÓN DE 57 AUTOBUSES DE DIFERENTES DIMENSIONES Y PERMITIRÁ RENOVAR LAS UNIDADES MÁS ANTIGUAS DE UN PARQUE TOTAL DE 260 VEHÍCULOS

La sociedad municipal acometerá la adquisición de 57 nuevas guaguas, concretada en ocho vehículos de 10 metros (marca Iveco), 34 unidades de 12 metros (24 fabricadas por MAN más 10 híbridos de King Long) y 15 guaguas de 18 metros marca MAN. Esto significa que 39 de los nuevos autobuses son del fabricante alemán.

El objetivo, al final de este proceso de renovación en la primavera de 2021, será reducir significativamente la edad media de la flota, que se situará ligeramente por encima de los ocho años cuando en la actualidad se acerca a la decena.

24 LION'S CITY 12C DE MAN

El modelo elegido para la entrega de 24 unidades de 12 metros es el MAN Lion's City 12C. Su motor Euro 6D cuenta con una cilindrada de 10.518 centímetros cúbicos y potencia de 320 CV a 1.600 rpm. Tienen capacidad para 29 pasajeros sentados y 60 pasajeros de pie. Estas guaguas son plenamente accesibles. Hay dos espacios reservados para sillas de ruedas o sillas de bebé. Además del sistema kneeling, disponen de una rampa eléctrica telescópica en la puerta central.

Equipan también sistema de aire acondicionado con purificación reforzada, monitores de televisión y tomas de puertos USB para que los clientes puedan recargar sus dispositivos electrónicos. Su interior está

EN LA GRAN RENOVACIÓN DE FLOTA DE GUAGUAS MUNICIPALES, 39 DE LOS 57 NUEVOS AUTOBUSES SON VEHÍCULOS MAN

adaptado para el cumplimiento del reglamento 118 de resistencia al fuego y posee un sistema contra incendio. Además, disponen de cámaras perimetrales para la detección de los ángulos muertos. Este modelo ofrece una gran rentabilidad y apuesta por áreas de conducción completamente rediseñadas con ergonomía y capacidad de maniobra mejoradas. Pedro Déniz Holtmann, representante de MAN en el Archipiélago Canario, señaló: "Nuestro objetivo es integrar en un mismo vehículo el mejor lugar de trabajo para un conductor y una comodidad óptima para los viajeros".

15 ARTICULADOS MAN CON CARROCERÍA CASTROSUA

La segunda entrega de MAN en esta gran renovación de flota está compuesta por 15 autobuses articulados que se pondrán en circulación en las líneas de mayor afluencia de viajeros de la red canaria. Las nuevas unidades articuladas MAN han sido carrozadas por Castrosua y tienen una longitud de 18,75 metros, por 2,5 metros de ancho.

El motor dispone de una cilindrada de 11.000 centímetros cúbicos, que cuentan con una potencia de 360 caballos de vapor (cv) a 1.800 revoluciones por minuto, lo que se adapta perfectamente a los diferentes itinerarios de la ciudad. Estos motores están ajustados a la normativa Euro 6 D, que incluye los mayores controles en las emisiones de CO2 en la actualidad, lo que permite continuar con el compromiso medioambiental adquirido por la empresa.

En su interior hay capacidad para 36 pasajeros sentados y 114 pasajeros de pie, y hay dos espacios reservados para personas con movilidad reducida, y que pueden ser ocupadas por sillas de bebé, que deben colocarse siempre en sentido contrario a la marcha del vehículo. Estas guaguas son plenamente accesibles. Además del sistema 'kneeling' de elevación y descenso (arrodillamiento junto a la acera), cuentan con una rampa eléctrica telescópica que se extiende desde la puerta central del vehículo e incluye un sistema óptico y acústico para indicar que está en funcionamiento.

Poseen sistema de aire acondicionado de última generación y tomas de USB para que los clientes puedan recargar sus dispositivos electrónicos. Su interior está adaptado para el cumplimiento del reglamento 118 de resistencia al fuego y posee un sistema contra incendio llamado Fogmaker. Además, disponen de cámaras perimetrales para la detección de los ángulos muertos.



15 unidades articuladas con chasis MAN y carrocería Castrosua.

El fuelle o la zona articulada es notablemente más traslucido que los tradicionales vehículos de este tipo de Guaguas Municipales, por lo que este modelo ofrece al pasajero la sensación de una mayor luminosidad en el interior y también una sensación de amplitud mayor. Estas unidades incorporan pantallas para información en el interior del vehículo.

LA FUERTE CUOTA DE MERCADO DE MAN EN EL MERCADO DE CANARIAS

MANUEL FRAILE, DIRECTOR COMERCIAL DE BUSES DE MAN TRUCK & BUS IBERIA

¿Qué significa esta entrega para la marca? Estamos muy agradecidos por la confianza que un operador de referencia como Guaguas ha vuelto a depositar en nosotros en una renovación fundamental para el operador, optando por incluir en su flota tanto unidades completas como chasis.



¿Cuál es el peso de MAN en Canarias tras esta entrega? MAN mantiene una fuerte posición en el mercado de Canarias, alcanzando una cuota de mercado cercana al 50% en 2020. La colaboración con MAN Canarias nos permite una relación muy cercana con los clientes, fundamental para seguir consolidando nuestra posición en las islas.

¿Qué destacaría de la relación con Guaguas? Junto con MAN Canarias mantenemos una relación muy fluida con Guaguas. Agradecemos la confianza que ha depositado en nosotros de nuevo. Desde MAN seguiremos trabajando para prestar el mejor servicio a Guaguas, acompañándolo en el desarrollo de su negocio con nuestros productos y servicios para poder ofrecer la mejor movilidad en las islas.



**SECCIÓN OFICIAL
Y EXCLUSIVA DE
COMUNICACIÓN DE**



ÉTICA DE LOS VEHÍCULOS CONECTADOS Y AUTOMATIZADOS

UN INFORME DE EXPERTOS ANALIZA SU SEGURIDAD Y QUIEN ES RESPONSABLE DE SUS ACCIONES

EL INFORME PONE DE RELIEVE LA IMPORTANCIA DE DETERMINAR QUIÉN ES RESPONSABLE EN CASO DE ERROR Y QUÉ DECISIONES DE SEGURIDAD PREVALECIERÁN O QUÉ DATOS SE DEBEN COMPARTIR PARA RESPETAR LA PRIVACIDAD DEL OCUPANTE DEL VEHÍCULO

La Comisión Europea ha publicado recientemente un informe de un grupo independiente de expertos sobre la ética de los vehículos conectados y automatizados (CAVs), en el que se plantean cuestiones como:

- ¿Cómo de seguros deben ser los CAVs?
- ¿Quién debe ser responsable en caso de colisión cuando no hay un conductor humano?
- ¿Cómo se puede garantizar un intercambio de datos ético y responsable por parte de los CAVs?
- ¿Los peatones y los ciclistas corren más riesgo con los CAVs en el tráfico?
- ¿Necesitas entender la tecnología que hay detrás?
- ¿Qué tipo de datos compartirán los CAVs?
- ¿Se puede confiar en las decisiones de un CAVs?
- ¿Quién es responsable de su comportamiento?

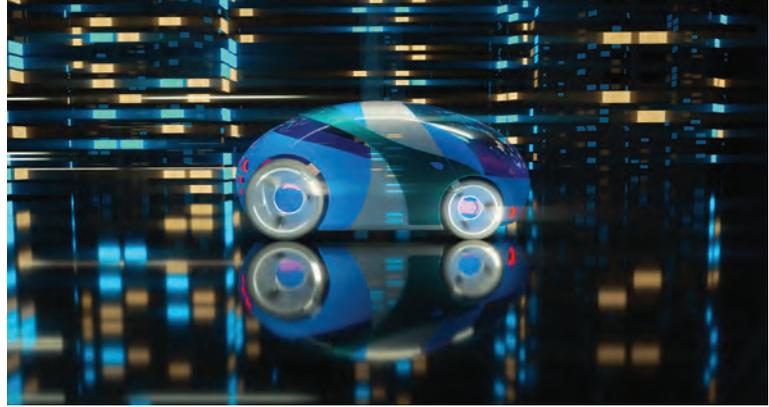
En este nuevo informe, el Grupo de Expertos esboza veinte recomendaciones sobre seguridad vial, privacidad, equidad, explicabilidad de la IA (Inteligencia Artificial) y de la responsabilidad en el desarrollo y despliegue de vehículos conectados y automatizados. Los vehículos conectados y automatizados (CAVs) tienen el potencial para hacer el transporte: MÁS SEGURO, MÁS VERDE Y MÁS ACCESIBLE; por eso la estrategia de la Comisión Europea sobre la movilidad cooperativa, conectada y automatizada (CCAM) tiene como objetivo hacer de Europa un líder mundial en el desarrollo y despliegue de Vehículos Conectados y Automatizados (CAVs).

Las expectativas son altas ya que estos vehículos pueden:

- Reducir las muertes en carretera a casi cero
- Aumentar la accesibilidad de los servicios de movilidad
- Ayudar a reducir las emisiones nocivas del transporte haciendo que el tráfico sea más eficiente.

Para cosechar todos los beneficios de estos vehículos, es necesario abordar muchos desafíos: sociales, técnicos, regulatorios, económicos, ambientales y éticos. Las nuevas tecnologías no aparecen sin más de la nada, son imaginadas por la gente y construidas con un propósito determinado.

Los valores y principios de la UE deben integrarse en el núcleo de estas nuevas tecnologías para garanti-



zar un uso ético y un impacto positivo, pues nuestra capacidad para alcanzar una sociedad justa, sostenible e inclusiva depende de ellos.

El Grupo de Expertos para abordar las cuestiones éticas planteadas por la movilidad sin conductor se centró en tres temas:

1. SEGURIDAD VIAL, RIESGO Y DILEMAS:

Los beneficios y mejoras de la seguridad de los CAVs (Connected and Automated Vehicles) deben cumplir con los principios éticos y legales básicos, deben ser públicamente demostrables, supervisados y actualizados a través de una investigación científica sólida y compartida, y continuamente ajustada a las necesidades de todos los usuarios de la carretera.

2. DATOS Y ÉTICA DE LOS ALGORITMOS: PRIVACIDAD, JUSTICIA, EXPLICABILIDAD:

La Inteligencia Artificial (IA) y los sistemas automatizados utilizados en los CAVs deben ser explicables y transparentes para de los usuarios y para proteger sus datos. Esto debería reflejarse en normas y reglamentos que tengan en cuenta la naturaleza rápidamente cambiante de Las tecnologías de los CAVs (especialmente la IA y los grandes datos) y favorecer la deliberación inclusiva a todos los niveles.



www.grupoaec.com
9 1 8 4 0 2 7 4 2

Reinventar
para seguir
siendo líderes

AEC
Audio-Video

www.aecaudiovideo.com

Distribuidor oficial



Mobility Solutions
para España, Portugal,
Italia y Marruecos

AEC
Solutions

www.aecsolutions.es

The best
IT solutions
on board

AEC
Displays

www.aecdisplays.com

Distribuidor oficial



www.grupoaec.com
91 840 27 42

ZONA CENTRO
Paseo Delicias 30, 3ª
Planta 28045 MADRID

ZONA NORTE
Polígono Pont Cremat ,
Parcela 3 17401 ARBUCCIES



3. RESPONSABILIDAD:

Las responsabilidades deben atribuirse y compartirse claramente, yendo más allá de la culpa y la compensación en caso de una colisión. Ninguna persona o sistema puede ser considerado como el único responsable. Desde su inicio hasta su utilización, deben fomentarse y compartirse las mejores prácticas que promuevan la responsabilidad ética. Por esta vía las personas pueden seguir siendo responsables ante los usuarios, en lugar de sistemas complejos.

Las 20 RECOMENDACIONES del grupo de expertos para apoyar a los investigadores, políticos, fabricantes e instaladores en una transición segura y responsable hacia los CAVs.

1. Asegurarse de que los VACs reduzcan el daño físico a personas.
2. Prevenir el uso inseguro mediante un diseño inherentemente seguro.
3. Definir normas claras para la apertura responsable a las pruebas de carretera.
4. Considerar la revisión de las normas de tráfico para promover seguridad de los CAVs e investigar las excepciones al incumplimiento de las normas existentes por parte de los CAVs.
5. Corregir las desigualdades en materia de vulnerabilidad entre los usuarios de la carretera.
6. Manejar los dilemas por principios de riesgo, distribución y principios éticos compartidos.
7. Salvaguardar la privacidad de la información y consentimiento informado.
8. Permitir la elección del usuario, buscar el consentimiento informado y desarrollar las mejores prácticas relacionadas con estándares de la industria.
9. Desarrollar medidas para fomentar la protección de individuos a nivel de grupo.
10. Desarrollar estrategias de transparencia para informar a los usuarios y peatones sobre la recopilación de datos y los derechos asociados.
11. Prevenir el servicio diferencial discriminatorio.
12. Auditar los algoritmos de los CAVs.
13. Identificar y proteger el alto valor de la infraestructura del conjunto de datos de los CAVs como recurso público y abierto.

14. Reducir la opacidad en las decisiones algorítmicas.
15. Promover los datos, los algoritmos, la alfabetización de la IA y la participación del público.
16. Identificar las obligaciones de los diferentes agentes involucrado en los CAVs.
17. Promover una cultura de responsabilidad con respecto de las obligaciones relacionadas con CAVs.
18. Asegurar la responsabilidad por el comportamiento de los CAVs (obligación de explicar).
19. Promover un sistema justo para la atribución de la culpabilidad moral y legal del comportamiento de los CAVs.
20. Crear mecanismos justos y eficaces para conceder una indemnización a las víctimas de accidentes u otros accidentes que involucran a los CAVs.

En el marco del próximo programa marco de investigación e innovación de la Unión Europea, "Horizonte Europa", la investigación y la innovación en materia de Movilidad cooperativa, conectada y automatizada (CCAM) seguirá siendo una prioridad fundamental.

Aprovechando la digitalización del transporte con sistemas de movilidad inteligentes, compartidos, conectados y automatizados y junto con el "Acuerdo Verde Europeo", Europa está lista para liderar la doble transición digital y verde que la convierta en la primera del mundo en ser neutral con respecto al clima para el 2050.

Una próxima Asociación Europea reunirá a los actores de la compleja cadena de valor intersectorial de la Movilidad cooperativa, conectada y automatizada (CCAM) para desarrollar y aplicar una política europea de I+D compartida, coherente y a largo plazo que beneficie a los ciudadanos de la UE y apoye a las industrias de la UE.

Las recomendaciones del informe del Grupo de Expertos serán fundamentales para definir las prioridades en materia de investigación y desarrollo en relación con las cuestiones sociales y éticas.

Informe y recomendaciones en el siguiente enlace: <https://europa.eu/!V67my>



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



**SECCIÓN OFICIAL
Y EXCLUSIVA DE
COMUNICACIÓN DE**
aetram
ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID



AETRAM PIDE MÁS UNIDAD QUE NUNCA

ASÍ LO MANIFESTÓ EL PRESIDENTE DE AETRAM, JESÚS GONZALO TOMEY, DURANTE SU DISCURSO EN LA ASAMBLEA DE LA ASOCIACIÓN, QUE HA TENIDO LUGAR EL 23 DE DICIEMBRE DE 2020

Jesús Gonzalo Tomey recordaba que lleva más de media vida formando parte de AETRAM y casi toda en el sector del autobús y, por tanto, puede decir que “esta profesión no se estudia ni se aprende si no es trabajando desde abajo”. Aseguraba, que lo ocurrido este año le hace “sentir una ligera sensación de angustia”. “Los transportistas hemos sido y somos personas fuertes”, decía. Se refirió al cambio que se está produciendo y “que el COVID ha precipitado”. Por ello afirmaba: “Tendréis que decidir si seguir adelante con todas las consecuencias o buscar colaboraciones”. Aseguraba que veremos empresas muy grandes y sería una pena que desaparecieran muchos compañeros por ni siquiera haber hablado entre ellos.

MÁS CERCA DE LA DESREGULACIÓN DEL DISCRECIONAL

También habló sobre las leyes de movilidad sostenible que se preparan tanto desde el MITMA como desde la Comunidad de Madrid. En ambos casos, el presidente de AETRAM confirma que se tendrá en cuenta al discrecional. “Algo habremos hecho bien estos nueve años para que sea así”, decía. Según señaló, podría estar cerca la desregulación del transporte discrecional y el momento de poder ofertar servicios de transporte con venta de plaza a plaza así como crear nuevos servicios. Para ello, llamaba a la creatividad e innovación de los asociados, porque la Administración ya ha entendido que sin el discrecional “la movilidad no puede ser sostenible como se persigue.” Además, está seguro de que el Gobierno va a permitir hacer algunas ofertas a modo de experimento con la nueva ley aunque no cumplan con la LOTT, “que debería ser reformada”, añadió.

PREOCUPADOS POR LA SUPERVIVENCIA

Ese era el trabajo realizado en los últimos años, con acercamientos a la Administración y dando visibilidad al discrecional, sin embargo, tras la llegada de la pandemia, la principal misión es sobrevivir. El presidente de AETRAM cree que un año se habrán sentado las líneas básicas del nuevo sistema de movilidad y que hay que aguantar hasta entonces, porque el futuro tiene futuro. Por eso, llamó a la unidad para hacer frente a tan difícil situación.

Anunció que se trabaja para estar también presente como vocales del discrecional en el Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid, según se indica en su mismo protocolo, que dejaba abierta la incorporación del sector.

Volvió a reiterar a los asociados la necesidad de estar muy unidos para poder poner la vista en 2022, cuando dará fruto todo lo que se pondrá en marcha en 2021.

UN AÑO DE MUCHO TRABAJO Y APOYOS

Juan Manuel Muro, Director de ANETRA, dio paso al video resumen de todas las acciones llevadas a cabo por la asociación y a 11 empresas colaboradoras, que quisieron lanzar su mensaje de apoyo y esperanza al sector.

Por su parte, el Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid, Abel García, se encargó de la clausura con un mensaje de apoyo y recordando que la excelente comunicación entre la Administración Regional y la asociación ha permitido y permitirá dar muchos pasos para mejorar la situación del discrecional porque son conscientes de que “este sector es el más afectado dentro del transporte de viajeros y sabemos que es muy importante para la movilidad en Madrid.”



VDL MIDCITY 14, UNA GRAN SORPRESA

ADEMÁS DE SUS GRANDES AUTOCARES, LA MARCA VDL NOS OFRECE GRANDES MIDIBUSES

ASÍ ES COMO PODÍAMOS SENTIRNOS CON LA APARICIÓN EN NUESTRO MERCADO DE ESTE MIDIBÚS. SEGURAMENTE, MUCHOS DESCONOCÍAN ESTA FACETA DEL FABRICANTE HOLANDÉS, QUE APARTE DE FABRICAR GRANDES AUTOCARES TAMBIÉN CARROZA Y TRANSFORMA FURGONES MERCEDES-BENZ SPRINTER

VDL es un Van Partner by Mercedes Benz, un sello que solo se otorga a los que superan con éxito la exigente evaluación de la marca, lo que certifica la alta calidad de los productos desarrollados por VDL sobre la base de los chasis Sprinter de Mercedes-Benz.

GAMA VDL MIDCITY

VDL MidCity es el nombre que la marca ha dado a este producto específico para los servicios urbanos. De él se extrae una extensa gama de variables, ya que se dispone de hasta cuatro longitudes, todas sobre la base de un furgón MB Sprinter 514 Cdi (aunque también está disponible con las motorizaciones MB 516 Cdi y MB 519 Cdi). Por ello, el cliente puede elegir la configuración de potencia, longitudes y capacidad más adecuada a sus necesidades, que es precisamente uno de los grandes puntos fuertes de la gama MidCity de VDL.

🔗 A FAVOR

- Puesto de conducción
- Accesibilidad
- Confort de marcha
- Calidad de los materiales

🔗 EN CONTRA

- Se echa en falta el freno eléctrico (es opcional)

CUATRO LONGITUDES

Esta gama puede estar englobada tanto en el sector de los minibuses como la de los midibuses, ya que al ser un gran Van Partner de Mercedes-Benz tiene la exclusividad de poder modificar la longitud de sus chasis, consiguiendo cuatro longitudes totales, que van desde los 7 metros de la MidCity 11 y 5 toneladas, pasando a los 7,4 metros de la MidCity 13 ya de 5,5 toneladas.

Estos dos modelos son con las medidas estándar del fabricante, pero también existe la posibilidad de llegar hasta los 8,4 metros de longitud, gracias a unas extensiones de chasis de 700 mm en la parte central del modelo MidCity 14 con lo que se consigue una longitud de poco más de 8 metros. Y en la versión MidCity 18, la más grande disponible, la ampliación es de 1015 mm. En este caso la ampliación

se divide en dos partes, 700 mm en la parte central y 315 mm en el voladizo trasero, con lo que se consiguen unos generosos 8,4 metros de longitud total. Estos dos últimos modelos por su longitud los podemos catalogar perfectamente dentro del sector de los midibuses.

ACCESIBILIDAD

Otra ventaja de la gama MidCity de VDL es su accesibilidad ya que todos los modelos disponen de un acceso de gran amplitud. En este caso, una doble hoja deslizante con una apertura especialmente amplia de 1.240 mm, lo que lo convierte en uno de los accesos más amplios del sector, rápido y muy cómodo, sobre todo por su escasa altura sobre el nivel del suelo y que permite incluso prescindir del sistema de arrodillamiento.

Además, toda la gama cuenta con una rampa de accionamiento manual apta para 350 kg suficiente para cualquier tipo de necesidad. A ello se suma una gran plataforma central que facilita la movilidad interna y el flujo de pasajeros hacia el interior. La capacidad interior de asientos disponibles va desde las 11 plazas hasta las 18 plazas sentadas más una plaza PMR en todas sus versiones, aparte las plazas de pie, que varían en función del modelo llegando en la mayor versión hasta las 31 plazas en total.

VDL MIDCITY 14

En esta ocasión hemos tenido la oportunidad de probar la versión MidCity 14 de VDL sobre la base de una Mercedes Sprinter 514 Cdi. El vehículo tenía una longitud de 8.06 metros de largo y una capacidad interior de hasta 26 pasajeros, 14 de ellos sentados, y una masa máxima de 5,5 toneladas. Su excelente motor era el OM 651 de 2143 cc con una potencia de 105 kw (143 cv).

EXTERIOR

A medida que hemos ido conociendo el modelo nos hemos llevado una gran grata sorpresa. Y no es para



KM. TOTALES	MEDIA	V/MEDIA
72	11,53 L/100	44,66 KM/H

CONSUMO			
→ Tramo	Consumo	Vel. media	Tiempo
→ Madrid - Torrejón	10,1 l/100	59 km/h	29'
→ Torrejón, Línea C1	14,1 l/100	15 km/h	52'
→ Torrejón - Madrid	10,4 l/100	60 km/h	30'

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Modelo: MB OM651
- N° de cilindros: 4 en línea Cilindrada: 2143 cm³
- Potencia máxima: 105 Kw (143cv)
- Par motor: 330 Nm a 1400-2400 rpm

TRANSMISIÓN

- Caja de cambios: MB 7G-TRONIC
- Velocidades: 7 velocidades + marcha atrás
- Tipo de cambio: Automatizado

SUSPENSIONES

- Delantera: Ballestas
- Trasera: Ballestas
- Barra estabilizadora: Delantera y trasera

FRENOS

- Tipo: Neumático de discos delanteros y traseros
- Sistemas de asistencia: ABS, AEBS, ESP, ASR, SPA, ENR
- De estacionamiento: Neumático y muelle

OTROS

- Depósito de combustible: 71 litros
- Ruedas: 195/75 R 16 C
- Plazas: 26 totales, 14 sentadas, 11 de pie, 1 PMR



**VDL ES UN VAN PARTNER BY
MERCEDES BENZ**



VDL MIDCITY ES UN PRODUCTO ESPECÍFICO PARA SERVICIOS URBANOS

menos. VDL ha aplicado todos sus grandes conocimientos como fabricante para dar un plus a esta versión urbana de la Sprinter que todos conocemos. La transformación que hace VDL es de un nivel muy alto, tanto por sus soluciones como por la calidad del producto final. Lo primero que llama la atención de su exterior es su longitud, de nada menos que poco más de ocho metros. Como decíamos, al ser un gran Van Partner de Mercedes, VDL está autorizado a modificar el chasis. En esta versión se incluye una prolongación en la parte de central de 700 mm. A pesar de esta prolongación mantiene una imagen exterior de líneas suaves pero atrevidas, donde destaca su gran superficie acristalada en todo su perímetro, aportando gran luminosidad a su interior. En la delantera y la trasera mantiene la imagen de la Sprinter, clásico y elegante frontal donde destaca su gran parrilla negra con la insignia de la estrella en el centro y unos elegantes grupos ópticos perfectamente integrados. La luna frontal también es la original Spinter, pero en la parte superior del techo sobre elevado está perfectamente integrado un elegante casillero de línea de panel de luces led. La trasera mantiene la imagen del furgón Mercedes-Benz Sprinter con su doble puerta.

LOS ACCESOS

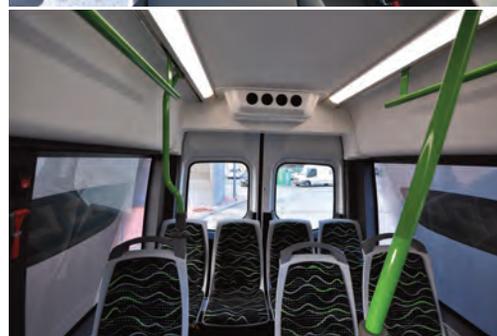
El gran punto fuerte de la nueva VDL MidCity es sin duda su accesibilidad y comodidad interior, ya que en todas sus versiones disponemos de un acceso homogéneo para toda la gama que destaca tanto por su amplitud con la puerta de doble hoja deslizante de accionamiento eléctrico (con un ancho de 1.240 mm, uno de los más anchos en su segmento), como por la reducida altura desde el suelo. Ésta es otra de sus innovaciones técnicas, ya que el acceso está rebajado respecto al piso interior gracias a una ligera inclinación del piso en la zona de acceso de la MidCity. Con ello se reduce considerablemente su altura sobre el suelo, facilitando la accesibilidad de una manera extraordinaria, y haciendo innecesario el uso del sistema de arrodillamiento debido a su baja altura.

En el mismo acceso disponemos de una rampa de accionamiento manual para la entrada de personas con movilidad reducida. Este accionamiento a través de una varilla permite su uso sin que el conductor tenga que agacharse, con lo que se evitan posibles lesiones.

INTERIOR

Una vez accedemos dentro de la nueva VDL MidCity nos encontramos con un interiorismo muy cuidado con materiales de alta calidad, un panelado perfectamente integrado con unos colores cálidos, creándose un ambiente muy agradable, junto con un gran aporte de luz exterior gracias a sus gran superficie acristalada, así como una perfecta distribución interior de todos sus elementos.

Al acceder nos encontramos una gran plataforma donde se dispone de cuatro transportines situados longitudinalmente a lo largo de toda la plataforma, los cuales se pueden usar si no es ocupado ese espacio por una silla de ruedas que dispone también de las correspondientes sujeciones para mayor seguridad. Para los pasajeros en pie cuenta con agarraerros tanto en la parte inferior, como lateral y superior. La nueva VDL MidCity tiene, además de los cuatro transportines, 14 asientos modelo Pino 100 de VogelSitze, elegantemente tapizados, dispuestos en formato 2 +1 con pasillo central excepto la última



RECORRIDO

→ Madrid - Torrejón	29 km	M45
→ Torrejón, Línea C1	13 km	Torrejón
→ Torrejón - Madrid	30 km	M45
→ TOTAL	72 km.	

fila, que es de cuatro asientos (dos de ellos están situados en la plataforma central lo que también facilita su uso para personas con movilidad reducida o mayores, aunque para acceder al resto de asientos solo disponemos de dos pequeños y cómodos escalones de muy fácil acceso).

También destaca en su interior la excelente climatización tanto para el compartimento de los pasajeros como para el del conductor, siendo para este último una climatización individual.

PUESTO DE CONDUCCIÓN

El puesto de conducción de la VDLMidCity es lo más parecido a un turismo, tanto por su comodidad como por su conducción. Podemos acceder a él por la puerta dispuesta en el lado izquierdo o desde dentro, desde la plataforma principal.

Lo que destaca del puesto de conducción es su comodidad y su ergonomía, así como su gran accesibilidad a todos los elementos, que gracias a su excelente distribución hacen que la conducción sea cómoda y segura. Incluso las botoneras introducidas por VDL son de una accesibilidad excelente y de una alta calidad.

LA PARTE MECÁNICA DE LA VDL MIDCITY

La parte mecánica de la nueva VDL MidCity es íntegramente la base de una Mercedes-Benz Sprinter 514 Cdi, la cual va equipada con el motor OM651, un cuatro cilindros, de 2143 cm³ y una potencia de 105 KW (143 cv). Esta variante del motor cumple con la estricta normativa de emisiones Euro 6d. Al recurrir entre otros sistemas a la tecnología SCR (Reducción Catalítica Selectiva) y al aditivo AdBlue se consigue un nivel de emisiones muy bajo. Esto unido a una caja de cambios automática de siete marchas 7G-TRONIC, nos da una cadena cinemática perfecta para su uso urbano.

EN RUTA CON LA VDL MIDCITY 14

En esta ocasión hemos probado la nueva VDL MidCity 14, un microbús o más bien un midibús, cuyas medidas en este caso son de más de ocho metros de largo. Exactamente 8,067 metros.

Al ser un vehículo urbano y poder haberlo probado en Madrid, recurrimos a nuestro circuito de pruebas para vehículos urbanos en el que, como viene siendo habitual, recreamos la línea urbana C1 de Torrejón de Ardoz, más el recorrido para llegar a Torrejón desde Madrid, con lo que también tuvimos la oportunidad de probar esta versión en ruta, con unos resultados realmente espectaculares, ya que el consumo total de la prueba fue de tan solo 11,53 l/100 juntando el tramo urbano y suburbano. Eso sí, la VDL MidCity no iba lastrada pero nos dio claramente una gran idea de lo eficiente que puede llegar a ser, una perfecta rutería y una extraordinaria urbanita.

La línea recreada, la C1 de Torrejón de Ardoz, tiene una distancia de 13 kilómetros. Es una línea circular verdaderamente larga con un tiempo de ejecución



ESTÁ DISPONIBLE EN 4 LONGITUDES, ENTRE 7 Y 10 METROS

de casi una hora. El consumo en vacío, pero realizando paradas como si lleváramos pasajeros, fue de tan solo 14,1 l/100 a una velocidad media de 15 km/h. No solo nos ha sorprendido su consumo, sino también su agilidad de manejo y su excelente comportamiento

El circuito es extremadamente duro, con continuas rotondas y giros realmente complicados, además de una gran cantidad de badenes, lo que a la vez perjudica enormemente el consumo. Aun así fue muy ajustado, lo que demuestra su excelente tecnología y su extraordinaria construcción.

Su manejo es ágil y dinámico. Nos ha sorprendido su enorme confort de marcha y su suspensión, que a pesar de no ser neumática en el eje trasero negociaba muy bien los badenes y las imperfecciones de las calles de Torrejón.

En cuanto al circuito interurbano entre Madrid y Torrejón y vuelta por la M45. con una distancia entre los dos trayectos de 59 kilómetros (prácticamente todos realizados por autovía), obtuvimos unos resultados realmente asombrosos. El consumo medio entre los dos trayectos fue de tan solo 10,2 l/100, lo que demuestra no solo sus cualidades urbanitas sino también, sus grandes cualidades como gran rodador a pesar su gran volumen. Esto dota al vehículo de la posibilidad de hacer servicios interurbanos con una capacidad y comodidad muy digna, con un rodar muy suave y una baja rumorosidad gracias a su excelente aislamiento acústico y también térmico, lo que es otro de sus grandes puntos fuertes, junto a una excelente climatización, unos excelentes acabados y unas excelentes prestaciones. Como anunciamos, una excelente sorpresa.



ANTONIO JULIÁ
JEFE DE PRUEBAS DE AUTOBUSES
Y AUTOCARES DE VIAJEROS



#JUNTOSSEGUIMOSRODANDO

EL SECTOR NOS DEMUESTRA SU SOLIDARIDAD Y SU FIRMA LUCHA CONTRA EL VIRUS

LOS OPERADORES SIGUEN CERTIFICANDO SUS PROTOCOLOS DE LIMPIEZA Y DESINFECCIÓN PARA DEMOSTRAR LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE COLECTIVO

Las flotas españolas han demostrado que viajar en autobús tanto en trayectos urbanos y metropolitanos como en autocar para cubrir rutas de largo recorrido dentro y fuera del país, es una práctica totalmente segura.

Avanza Larga Distancia afirma que el autobús es seguro frente al COVID. Asegura que los rigurosos y exigentes controles de limpieza y desinfección les han permitido tener una tasa cero de contagios a bordo de sus servicios desde que comenzara la crisis sanitaria. Desde que se recuperó la movilidad, la compañía designó un grupo de trabajo para hacer seguimiento de posibles casos a bordo, reportar los contactos a los servicios de rastreadores de las Comunidades Autónomas siguiendo la legislación vigente, y para revisar internamente que sus protocolos anti Covid-19 se siguen poniendo en práctica como el primer día. Fue de las primeras compañías en España en obtener el certificado de AENOR de protocolo frente al Covid-19 con el que han logrado mantener el virus fuera de todas sus rutas nacionales.

Autocares Julià, empresa de transporte discrecional de pasajeros de Grupo Julià, ha obtenido el sello de calidad turística "Safe Travels" otorgado por el World Travel & Tourism Council (WTTTC), que reco-

noce los protocolos de viaje seguro a nivel internacional a las empresas y operadores turísticos. Turisme de Barcelona ha sido el organismo encargado de gestionar la obtención del sello "Safe Travels" que avala las medidas higiénico-sanitarias implementadas por Autocares Julià, tras haber sido acreditadas documentalmente por la certificadora SGS. La obtención de esta nueva certificación por parte de Autocares Julià se suma al sello "Safe Tourism Certified" que el Instituto para la Calidad Turística Española (ICTE) otorgó a la compañía el pasado mes de julio, con el que fueron garantizados a nivel estatal los protocolos de la compañía.

PROYECTO CD-CLEAN URBAN MOBILITY COVID19

En el marco de la Green Week, se presentó el proyecto europeo CD-Clean Urban Mobility COVID19. Su objetivo principal es demostrar la aplicación de una solución acuosa con el máximo efecto antiséptico para la desinfección y protección de espacios públicos como el transporte público, para evitar la propagación de virus. Este proyecto se ha desarrollado para aplicar en las infraestructuras de movilidad como los estaciones de autobús, metro, tren y aeropuertos. Liderada por la corporación internacional Ferrovial, a través de su filial Ditecpesa, en este proyecto participan empresas y organizaciones de España, Bélgica y Polonia, como Ferrovial, el Ayuntamiento de Barcelona, el Área Metropolitana de Barcelona (AMB), Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB) y la fundación Finnova de Bruselas.



Pruebas del INTA al equipo purificador eco3 de Hispacold.

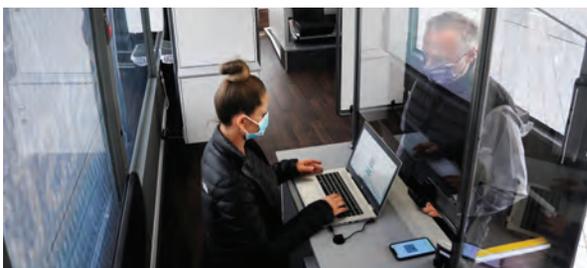
**LA INDUSTRIA DEL AUTOBÚS Y EL AUTOCAR,
FIRME EN LA LUCHA CONTRA LA PANDEMIA**

En ese intenso trabajo de higienización hay un gran apoyo de la industria, que no deja de lanzar productos para mejorar la ventilación de los vehículos.

El INTA ha certificado que el purificador de aire eco3 de Hispacold alcanza una efectividad del 99,7% en la eliminación de virus. Las pruebas fueron realizadas por el Área de Defensa Biológica del Departamento de Sistemas de defensa NBQ del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), dependiente del Ministerio de Defensa del Gobierno de España. Daimler Buses ha reforzado la ventilación en los autobuses y autocares. Gracias a los convectoros de ventilación ubicados en el espacio para los pies, el aire se intercambia continuamente en vehículos de piso alto y autocares de piso doble. Sus nuevos filtros activos de partículas altamente eficientes aumentan significativamente la eficiencia de los sistemas de climatización en los autobuses Mercedes-Benz y Setra. Con estas características, se filtra hasta el 99 por ciento de los aerosoles. Por otro lado, ha desarrollado un autobús para realizar pruebas COVID usando su modelo de autocar suburbano S 416 LE business como laboratorio móvil para llegar a residencias, colegios y empresas.

LA SOLIDARIDAD, MÁS PRESENTE QUE NUNCA

Por otro lado, la solidaridad en momentos como este sigue estando en el ADN de los transportistas. Recordamos en estas líneas sólo una pequeña parte de todo lo que están haciendo: los trabajadores de Rober protagonizaron una campaña para fomentar el uso del bus; entre las muchas campañas solidarias y responsables en las están inmersas Grupo Ruiz, DBUS y EMT Madrid, por ejemplo, podemos destacar su suma al día internacional del síndrome de Smith-Magenis, el apoyo a la Fundación Inocente, Inocente o a la Gran Recogida del Banco de Alimentos. Son solo tres ejemplos de la implicación sectorial.



El autocar suburbano Setra como estación móvil para pruebas de COVID-19

**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**



www.JmbGrupo.com

LLÁMANOS O ENVÍANOS UN WHATSAPP

+34 607 400 483





WEBINAR SOSTENIBILIDAD Y MOVILIDAD POSVIRUS, ORGANIZADO POR ASEPA

El Transporte Público seguirá siendo un pilar de la nueva movilidad. Así lo afirmó el Delegado del Área de Gobierno Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, Borja Carabante, en su intervención en el webinar. En este encuentro online se analizaron la transformación que la pandemia está introduciendo en la movilidad urbana, principalmente: desde los avances en el desarrollo del coche autónomo, a la desinversión en car sharing o la puesta en duda de la seguridad sanitaria del transporte público. En este sentido, Carabante defendió la seguridad del transporte colectivo y afirmaba que desde que comenzó la pandemia, los autobuses de Madrid han ajustado su oferta a las necesidades sanitarias y no a la demanda real. También destacaba la necesidad de mejorar la velocidad comercial de los autobuses en las ciudades, porque esto supone más

capacidad y posibilidad de mejorar la distancia de seguridad. De hecho, el transporte público es uno de los cuatro pilares básicos de la movilidad, según el Delegado, junto con la electromovilidad, la optimización del sistema y la integración modal. En cuanto a la optimización indicaba que es necesario fomentar la mayor ocupación posible de los vehículos privados. No se trata de eliminar los coches, sino de usarlos de la manera más eficiente. Por otro lado señalaba que si antes se hablaba de intermodalidad, ahora es necesario hablar de integración de todos los modos. Esta idea se basa en la necesidad de aunar no sólo los modos sino su pago por uso, un concepto que toma cada vez más importancia en un mundo en el que ya no es tan importante tener vehículo en propiedad, como demuestra el auge de los renting, por ejemplo.

ÁNGEL GARRIDO INSISTE EN LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO

El Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, Ángel Garrido, lo ha manifestado rotundamente en el coloquio online organizado por Executive Forum, en el que también han participado el presidente de CAF, Andrés Arizkorreta, y el presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadillo. Ángel Garrido, Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, agradeció la colaboración altruista de las empresas de autobús, taxis y VTC en los momentos más críticos de la pandemia. Garrido habló sobre la casi desaparición de la demanda de pasajeros al inicio de la pandemia, que llegó a ser de como máximo un 7% de la existente antes del estado de alarma del 14 de marzo. A pesar de todo ello, afirmaba que la oferta de vehículos no ha bajado y que en las calles de Madrid circulan 1.800 autobuses de la EMT y casi 2.000 autocares conectan los diferentes municipios de la Comunidad.

Ahora, la demanda sigue sin estar cerca de la "antigua normalidad", teniendo en cuenta el desempleo, el auge del teletrabajo (que ha crecido un 700%) y las clases online. Y es que el 43% de los desplazamientos se hacían por motivos laborales o de estudio. A todo ello hay que sumar el miedo a usar el transporte colectivo a pesar de que todos los estudios realizados indican la seguridad de éste frente a la propagación del virus. Garrido citó varios de estos estudios y destacó que en toda España, tan sólo se han podido detectar 5 brotes con 32 positivos que puedan tener su origen en el transporte público, lo que supondría un índice de contagio del 0.04% (4 personas de cada 10.000), y que no se ha registrado ninguno en la Comunidad de Madrid.

Para poder seguir ofreciendo una movilidad de calidad, hay que adaptarla constantemente a los cambios y tendencias. La lucha desde la consejería es eliminar el exceso de coches particulares de las calles para mejorar la velocidad del transporte colectivo y tener un tráfico fluido, que según el consejero "permite mejorar la economía". El coche ocupa dos tercios del espacio público aunque sólo tiene una ocupación media de 1,5 personas y está parado el 92% del tiempo. La Comunidad de Madrid trabaja en la ampliación de 15 kilómetros más de Metro, en el transporte a la demanda para mujeres y menores en autobuses nocturnos, en el transporte a la demanda con autobús y taxis en la Sierra Norte, en la modificación de las 9 coronas tarifarias, en el pago del Abono Transporte desde el móvil y la posibilidad de pagar con éste, en la integración de los nuevos modos de movilidad personal en la red de transporte colectivo, en la electrificación de los vehículos y la conducción autónoma. Para todo ello será necesaria una inversión económica "titánica", afirmaba. Actualmente, su equipo trabaja en una Ley de Movilidad Sostenible para 2021 con un plan estratégico que atienda a las nuevas necesidades de la población, pero también en un nuevo mapa concesional de la región para 2024 que no sólo incluirá líneas de autobús, así como una Estrategia de Seguridad Vial para la región.





HA FALLECIDO MANUEL AGUADO

El pasado 12 de enero, tras una larga enfermedad, el Consejero Delegado y socio de Grupo Mat, Manuel Aguado, falleció a los 63 años de edad. Tal y como se informa desde Confebus, “Manuel Aguado, hijo y sucesor de uno de los socios fundadores de Transportes Mat, se incorporó al Grupo en los años 80 donde fue ejerciendo diferentes cargos en las direcciones operativas de las empresas del grupo hasta su nombramiento como Consejero Delegado. Cargo que ha desempeñado con excelencia y rigor y que ha supuesto un pilar fundamental para la expansión del Grupo. En 1985, el Grupo Mat compra La Regional V.S.A. y se inicia así una nueva etapa y desarrollo de la compañía. Desde entonces ha mantenido una política constante de expansión ofreciendo cada vez una mejor cobertura de tráfico a los distintos municipios. La Regional lleva más de 85 años realizando transporte de viajeros en autocar, comunicando las poblaciones de las provincias de Zamora, Palencia y Valladolid. Con su denominación y estructura actual, lleva operando más de 40 años, constituyendo una de las

primeras y más emblemáticas empresas de transporte de viajeros de la Comunidad de Castilla y León. Así, hoy en día La Regional comunica más de 350 municipios de Castilla y León, transporta alrededor de 3 millones de viajeros en línea regular al año y realiza más de 150 mil expediciones.”

La confederación quiere también transmitir: “lamentamos profundamente la pérdida de esta gran persona y empresario de referencia, y trasladamos nuestro más sentido pésame y todo nuestro cariño a sus familiares, amigos y a todo el equipo de profesionales que conforman el Grupo Mat”

ADIÓS, MANUEL

Manuel Aguado era desde hace muchos años, en representación de “LA REGIONAL VALLISOLETANA (GRUPO MAT)”, miembro del jurado de los Premios Autocar del Año que organiza la revista VIAJEROS. Desde EDITEC queremos mandar también nuestro más sentido pésame a sus familiares y amigos.



ALICANTE PONE EL NOMBRE DE JOAQUÍN ARIAS LÓPEZ A UNA CALLE

Se trata en concreto de una avenida en la Playa de San Juan, con la que Alicante quiere rendir homenaje al empresario y creador del grupo Vectalia. En el acto de presentación de la placa de dicha calle estuvieron presentes su mujer, Julia Paredes, junto con sus hijos, nietos y biznietos. En el acto intervino su hijo, Antonio Arias, vicepresidente del Grupo Vectalia y Consejero Delegado. “Su figura forma parte de una serie de empresarios que marcaron una época, hombres hechos a sí mismos, emprendedores con carácter y tenacidad que han dejado una gran huella”, señaló Antonio Arias quien a su vez puso en valor la figura de su padre indicando que “era un alicantino del Bierzo que ahora tendrá su nombre en la playa de San Juan, en esta zona de expansión de Alicante, que él ha visto crecer y conoció cuando no había nada”.

EL PRIMER AUTOBÚS DE BIOMETANO DE ZARAGOZA

El Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza puso en marcha el 1 de diciembre el primer autobús de línea regular propulsado por biometano. Es operado por el Grupo Aragón Tours, que dará servicio a la Línea 210 del Consorcio, que recorre Zaragoza – Villamayor de Gállego. Naturgy, será la empresa encargada de suministrar el biometano.. El biometano, proveniente de una planta de producción de Naturgy en Vila Sana (Lérida) es obtenido a partir de la purificación de biogás elaborado mediante la digestión anaerobia de purín de cerdo generado en la granja anexa y co-sustratos. El vehículo, marca Scania, puede ser propulsado indistintamente por GNC o Biometano.





ÍÑIGO LANA, DELEGADO DE VENTAS DE CAR-BUS.NET EN LA ZONA NORTE Y BALEARES

Iñigo Lana ha desarrollado toda su trayectoria profesional vinculada al mundo de transporte de viajeros a nivel técnico y comercial. Su misión será acercar en ambas zonas todos los productos ya en producción así como dar a conocer los nuevos proyectos de CAR-BUS.net. Desde que en junio de 1991 empezó su carrera en el desarrollo de carrocerías en Carrocerías y Servicios SA hasta la actualidad, su camino profesional le ha dado la experiencia profesional y técnica para poder ofrecer una vista objetiva de las necesidades que se deben cubrir en cada momento y cada situación, en la compra de un autobús. Iñigo Lana ha trabajado como técnico comercial en otras empresas del sector hasta febrero de 1998. En el año 2000 se incorporó como Director Técnico, responsable de explotación y homologación en CARSER BUS S.L. Actualmente es gerente de SOLO BUS NAVARRA S.L. desde donde realiza una labor comercial para ofrecer productos adaptados a cada necesidad de cada cliente.



NIKOLAI SETZER, NUEVO CEO DE CONTINENTAL

La Junta de Supervisión de Continental AG ha nombrado a Nikolai Setzer nuevo presidente del Comité Ejecutivo desde el 1 de diciembre de 2020 hasta marzo de 2024. Sucede al Dr. Elmar Degenhart, que deja su cargo por razones de salud. Nikolai Setzer ha trabajado en Continental desde que terminó sus estudios de administración de ingeniería en Alemania y Francia en 1997. En sus 23 años de carrera en la compañía hasta la fecha, ha ocupado varios puestos en desarrollo y ventas en Alemania y en el extranjero, asumiendo el cargo de jefe del negocio de neumáticos para turismos con sede en Hannover en marzo de 2009. Es miembro del Consejo Ejecutivo de Continental AG desde agosto de 2009. Asumió la responsabilidad del área de neumáticos, que se formó a partir de las unidades de negocio de neumáticos de turismos y vehículos comerciales, en agosto de 2011 y de Compras corporativas en mayo de 2015. En abril de 2019, Setzer pasó al Grupo Automotive de Continental, donde asumió el recién creado cargo de portavoz de la Junta Directiva de Automotive y, por lo tanto, fue también el responsable de mantener una estrategia empresarial unificada en esta área estratégica. Setzer continuará en esta posición, por lo que el número de miembros del Consejo Ejecutivo de Continental disminuirá de nueve a ocho desde el 1 de diciembre de 2020.

VOLVO GROUP E ISUZU MOTORS FIRMAN UNA ALIANZA ESTRATÉGICA

Volvo Group e Isuzu Motors firmaron acuerdos vinculantes, con una duración mínima de 20 años, para formar una alianza estratégica de sus vehículos comerciales con el fin de capturar las oportunidades en la transformación actual de la industria, de acuerdo con el Memorando de Entendimiento firmado en diciembre de 2019. Los acuerdos incluyen la adquisición de UD Trucks de Volvo Group por parte de Isuzu Motor. La alianza permitirá entre otras cosas el desarrollo conjunto de plataformas comunes para modelos de camiones medianos y pesados para el mercado japonés y otros mercados asiáticos, utilizando tecnología de Volvo Group, o la cooperación en proyectos de conducción autónoma, conectividad y vehículos eléctricos.



NUEVOS NOMBRAMIENTOS EN BRIDGESTONE MOBILITY SOLUTIONS

Bridgestone ha nombrado a Jan-Maarten de Vries y a Michiel Wesseling como CEO y COO de su unidad de negocio Bridgestone Mobility Solutions (BMS). Thomas Schmidt, el cofundador de Webfleet, dejará Bridgestone y su papel como CEO y Director General de la unidad de negocios BMS a finales de este año. Estos cambios son efectivos desde el 1 de enero de 2021. En la imagen, de izquierda a derecha: Thomas Schmidt, Jan-Maarten de Vries y Michiel Wesseling.



MAN PRESENTA UNA HOJA DE RUTA DE CERO EMISIONES

Según la hoja de ruta de MAN Truck & Bus, el año que viene se producirán prototipos de vehículos que usarán el hidrógeno como modo de propulsión. MAN está experimentando con el uso de celdas de combustible y de un motor de combustión de hidrógeno. Las pruebas prácticas que se van a realizar en colaboración con clientes seleccionados están previstas para 2023-2024. Asimismo, se prevé cooperar con universidades. Tendrá prototipos de hidrógeno a partir de 2021 y en el marco del proyecto denominado flota bávara, a partir de 2023-2024 están previstas pruebas con clientes con camiones de hidrógeno.



GRUPO CASTROSUA LLEVA ENTREGADOS 135 VEHÍCULOS A ABU DHABI

El Departamento de Transporte de Abu Dhabi (DoT) ha pedido 168 autobuses interurbanos carrocería Magnus.E de Grupo Castrosua sobre bastidor Volvo B11R Euro VI a Famco Al Futtaim Auto & Machinery Co (FAMCO). FAMCO es una de las empresas del Grupo Al-Futtaim, un conglomerado de unas 250 empresas y más de 50.000 empleados. Con este nuevo lote de 16 unidades que se están entregando ya son 135 unidades las entregadas desde finales del 2019 todas ellas de piso alto y homologadas para clase III y que están ya circulando por la zona urbana y periurbana de Abu Dhabi y por la ciudad de Al Ain a través de los operadores City Transport y Hafilat Industry LLC. Este pedido para los Emiratos Árabes es el pedido internacional más grande hasta la fecha para Grupo Castrosua.



SOLARIS GANA EL PREMIO GLOBAL E-MOBILITY LEADER 2020

Para complementar a la perfección los logros de la empresa, el premio Global e-Mobility Leader 2020 fue otorgado a Solaris en la conferencia internacional Global e-Mobility Forum el 19 de noviembre de 2020. "Me enorgullece el hecho de que las actividades de nuestra empresa para desarrollar la movilidad eléctrica nos hayan permitido echar una nueva mirada al transporte público como un sector que influye en la calidad de vida en las ciudades en términos reales", dijo Javier Calleja, CEO de Solaris Bus & Coach sp. zoo.



MÁS DE 1.000 AUTOBUSES ELÉCTRICOS SOLARIS RUEDAN POR EUROPA

La unidad número 1.000 de autobuses eléctricos producidos por Solaris forma parte del pedido del operador italiano ATM Milano. Este año, del mas de un millar de autobuses eléctricos registrados entre enero y septiembre, casi una cuarta parte de ellos fueron producidos por Solaris. En este período, 242 autobuses eléctricos Solaris Urbino rodaron por las calles de cinco países europeos - Francia, España, Alemania, Polonia e Italia - con nuevas matrículas. En los primeros tres trimestres de 2020, Solaris registró sus mayores volúmenes de ventas en Polonia, Italia y Alemania. En Polonia, hasta el 96% de los 114 autobuses eléctricos recién registrados llevan el logotipo de Solaris. La participación de Solaris en e-buses recientemente entregados ascendió al 83% en el mercado italiano y al 43% en el mercado alemán. Además, ganó el premio Global e-Mobility Leader 2020.



**Nuevo Concesionario
para la provincia de Badajoz
Gama IVECO BUS**

**COCENTRO, NUEVO CONCESIONARIO DE IVECO BUS
PARA LA PROVINCIA DE BADAJOZ**

COCENTRO S.A. Empresa líder en la comercialización de vehículos para Transporte de Viajeros, pasa a ser el Nuevo Concesionario para la provincia de Badajoz para toda la Gama IVECO BUS. COCENTRO nació hace más de cuatro décadas. Es Concesionario Oficial de IVECO e IVECO BUS para la venta y post-venta de vehículos industriales, autocares u autobuses de la citada marca. A sus zonas habituales de distribución de la gama de autobús de IVECO, (Madrid, Toledo, Guadalajara, Segovia, Ávila, Cáceres, Huesca, Zaragoza, Teruel, Soria, La Rioja y Navarra...) hay que añadir ahora Badajoz.



**DIESEL TECHNIC Y LIQUI MOLY SE ASOCIAN
EN EL MERCADO IBÉRICO**

Ambas compañías arrancan el desarrollo conjunto del negocio de productos químicos para vehículos industriales en el mercado ibérico. Sadhna Monteiro Bleicher, Directora Comercial y de Marketing de LIQUI MOLY Iberia, afirmó: “buscábamos un partner especializado, con una amplia red de distribución y que compartiese nuestros valores de calidad, servicio y diferenciación en el mercado. Y lo encontramos”. A su vez, Joaquín Benito, Coordinador de Marketing/PR de DIESEL TECHNIC Iberia no tiene dudas: “El excepcional parecido de la filosofía de ambas compañías, la amplitud de su gama de productos, la vocación por satisfacer todas las necesidades que puedan surgir a sus clientes, su compromiso con la calidad y su vocación de servicio, la pasión por lo que hacen... Hay muchas similitudes”.



**TECHNIC QUALITY SYSTEM (DTQS)
COMO GARANTÍA DE CALIDAD**

El DTQS es la garantía de un alto y constante nivel de calidad de los productos de las marcas DT Spare Parts y SIEGEL Automotive. En el marco de las últimas inversiones de la compañía, Diesel Technic ha mejorado aún más el Diesel Technic Quality System (DTQS). La ampliación de las capacidades de análisis, nuevas opciones de medición de última generación en condiciones de laboratorio, así como un laboratorio propio de pruebas electrónicas de última generación garantizan unas excelentes condiciones para asegurar la calidad en el presente y en el futuro.



**AUDIOBUS RECIBE EL PREMIO
A LA EXPORTACIÓN 2019**

La Cámara de Comercio de Zaragoza ha anunciado los Premios a la Exportación 2019 en sus diferentes categorías. En esta ocasión, Audiobús recibió uno de los cuatro galardones, concretamente en la categoría de Pequeña Empresa. Las otras empresas premiadas fueron Ariño Duglass, Prodesa y Agrar Semillas. Los encargados de presentar los premios fueron Manuel Teruel, presidente de la Cámara de Comercio de Zaragoza, y Nieves Ágreda, directora del área de Internacionalización de las compañías y afán de su innovación.

**CONTINENTAL PRUEBA PROTOTIPOS
DE NEUMÁTICOS PARA AUTOBUSES ELÉCTRICOS**

Continental y VDL Bus & Coach, han aunado sus conocimientos y han desarrollado conjuntamente unos prototipos iniciales de neumáticos que, actualmente, se están probando en el circuito de pruebas Contidrom de Continental. Los prototipos ofrecen una impresionante manejabilidad en mojado en el circuito de pruebas Contidrom. Actualmente, los vehículos de VDL en el Contidrom todavía ruedan con neumáticos fabricados por el departamento de Prototipos de Hannover-Stöcken, con dibujos tallados a mano. Como norma general, el ciclo de desarrollo de neumáticos, desde el prototipo inicial hasta la producción en serie, supone de tres a cinco años. Para los neumáticos para autobuses eléctricos, el objetivo es acortar ese ciclo.





APAREZCA AQUÍ EN SU DÍA FELIZ

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



EMTUSA HUELVA RENUEVA LA MITAD DE SU FLOTA CON AUTOBUSES MAN DE GNC

El alcalde de Huelva, Gabriel Cruz, estuvo en la presentación de los 10 nuevos vehículos de la Empresa Municipal de Transportes Urbanos (Emtusa), que se suman a los otros diez que se incorporaron en otoño de 2018.

AVANZA LARGA DISTANCIA RENUEVA SU FLOTA CON 7 VEHICULOS NUEVOS IRIZAR

Los 7 autobuses cuentan con las medidas más vanguardistas en sostenibilidad, accesibilidad y seguridad. Las nuevas unidades son vehículos de entre 13 y 15 metros, con una capacidad de 48 a 60 butacas.



EMPRESA RUIZ ADQUIERE 4 AUTOBUSES MAN CON CASTROSUA DE GNC

Los nuevos autobuses interurbanos de Empresa Ruiz, con chasis MAN A-69 Euro 6 y carrocería Magnus E + de Castrosua, han sido cofinanciados por el mecanismo "Conectar Europa" de la UE. Empresa Ruiz tiene el 60% de su flota de GNC.

HORARIOS DO FUNCHAL RENUEVA SU CONFIANZA EN CAMO/UNVI Y VOLVO

CAMO/UNVI ha sido adjudicatario del último concurso público de carácter internacional emitido por la empresa de transporte de Funchal. El carrocerero ha entregado 30 unidades UNVI URBIS sobre bastidor VOLVO B8R LE.



AUTOCARES AZUAGA LAS FLORES APUESTA POR OTOKAR

La empresa pacense ha comprado por primera vez un autobús de la marca Otokar, que distribuye Somauto en España. Ha elegido el modelo Navigo T 8.4. Este operador realiza transporte escolar y discrecional, con servicios nacionales e internacionales.



ARRIVA GALICIA RENUEVA SU FLOTA CON 15 AUTOBUSES MERCEDES-BENZ

Los nuevos vehículos, 11 Mercedes Intouro, de 51 plazas, y 4 Mercedes Sprinter, de 22 plazas, han supuesto una inversión de 3,5 millones de euros. Están adaptados a las medidas Covid-19 e incluyen los últimos avances en seguridad.

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

CEUTA

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/ Rafael Barradas, 22,32 Pol. Ind. Gran Vía Sur 08908 Hospitalet de Llobregat (Barcelona). T. +34 93 263 25 12



AUTODISTRIBUCIÓN HISPALUS, S.L.
Antonio de la Peña Lopez, 5, 7 41007 Sevilla T. +34 954 99 96 22



AUTODISTRIBUCIÓN ILLIBERIS, S.L.
Calle de Madrid Km 425 18210 Pelgros (Granada) T. +34 958 466 164

¡ENHORABUENA!

Los profesionales del transporte de viajeros han elegido los mejores vehículos del año 2021

#premiosnacionalesdeltransporte



PATROCINADORES:





Juntos por un
futuro más seguro y sostenible



#SeguimosTuLado

www.irizar.com