

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

Año 26. #272.
Febrero-Marzo 2021
www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

**VOLVER A VIAJAR,
EL GRAN ANHELO
DE LOS ESPAÑOLES**



- Reportaje: El mercado de autobuses, autocares y micros en 2020 •
- Entrevista: Javier González, Presidente de ASCABUS
- Especial: Microbuses y Midibuses • Reportaje: Accesibilidad para PMR •



MAN Truck & Bus Center



MAN TGE MICROBUS.

En colaboración con UNVI y Nogebus.

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

www.man.eu





HOY ES EL FUTURO



Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

Qué es el futuro? Literalmente es el tiempo que viene tras el presente. Cada segundo se convierte en pasado justo en el momento en el que llega el siguiente segundo, que antes era futuro y ahora solo presente. En nuestra consciencia colectiva, cuando hablamos de futuro imaginamos mundos diferentes, más avanzados, sacados de los libros, comics y películas de ciencia ficción. Si mirásemos con perspectiva podríamos ver que nosotros somos ese mundo galáctico para nuestros antecesores. ¿Y si una persona de la Edad Media pudiera ver cómo vivimos? Abrir un grifo y tener agua, encender una bombilla, ver la televisión o escuchar la radio, comunicarnos por teléfono, obtener información sobre casi cualquier cosa en tiempo real con un móvil o en la pantalla de un ordenador, volar, viajar por el espacio, desplazarnos en vehículos sin caballos, tener lavadoras, microondas... ¿No sería ciencia ficción para esa persona?

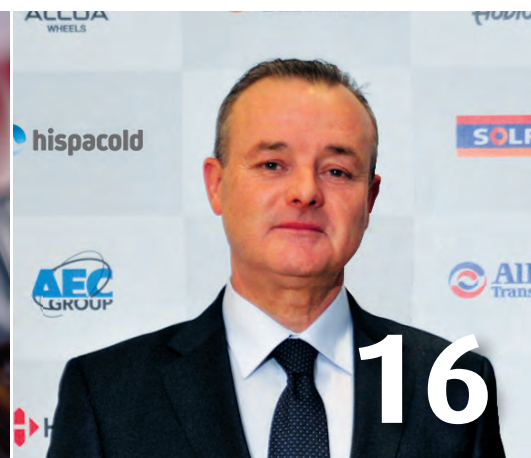
Pero podemos irnos más atrás. Si alguien que habita en una cueva, que tan solo tiene una piedra pulida para sobrevivir y que ha descubierto el fuego pudiera viajar en el tiempo hasta la Edad Media también pensaría que esa época era ciencia ficción. Animales domesticados, carros con ruedas para moverse, poleas, prensas, molinos de viento, papel, la escritura, ropa... Todo eso podría parecerle magia.

El progreso no aparece de la nada, viene de la acumulación de sabiduría, del paso de conocimientos entre generaciones. Si hoy podemos mandar un cohete al espacio, explorar el cos-

mos o curar enfermedades que no hace tanto eran letales, es porque alguien, en algún lugar del mundo descubrió como hacer fuego y que lo podía dominar, diseñó herramientas para cazar y tiempo después la antigua versión de la rueda, que sería simplemente rodar algo pesado sobre un tronco tumbado. La magia no empieza con el logro o el invento, sino con el momento mismo en el que el ser humano siente en su interior que una idea surge. Ese es, posiblemente, el momento en el que nacimos como civilización. Y una vez que el alma se despierta, es difícil callarla. Por eso, comenzamos a pintar las paredes de las cavernas. La ciencia y el arte van de la mano porque son las dos caras de la misma moneda. La misma inteligencia que nos hace creativos, nos impulsa a descubrir y mejorar.

El futuro que nos espera llegará inexorablemente. Es nuestra misión hacer de él un lugar mejor, porque de todo lo que hoy creamos, de todas las ideas que debatimos, por locas que parezcan a veces, surgirán los grandes inventos que formarán parte de la normalidad para las próximas generaciones. Aunque a los mayores nos de vértigo y sintamos que la tecnología nos invade e incluso que no podemos vivir en un mundo tan digitalizado, lo cierto es que ya vivimos en él y nos hemos adaptado. Eso es lo que hace el ser humano, adaptarse. Por eso seguimos aquí.

Nuestro diseño de la nueva movilidad es tan solo nuestra humilde rueda. Hasta donde lleguemos, estar por venir. Pero llegará. Siempre es así.



03 EDITORIAL
Hoy es el futuro

20 REPORTAJE
El mercado de autobús, autocar y microbús en 2020

42 PRODUCTO
Nuevo autobús eléctrico Castrosua NELEC

06 EN PORTADA
La mayoría de los españoles sueña con volver a viajar

32 REPORTAJE
Midibuses y Microbuses

44 PRODUCTO
Nuevo autocar Volvo 9700 DD de 4 metros de altura

16 ENTREVISTA
Javier González, Presidente de ASCABUS

36 ESPECIAL
Accesibilidad para PMR

31 REPORTAJE
Los ganadores de los Premios Nacionales del Transporte 2021 recogen su trofeo

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal



24 ENTREVISTAS

Las marcas valoran los resultados de 2020 y sus previsiones para 2021

12 REPORTAJE

Ampliación de los ERTE y las moratorias de los leasing

14 REPORTAJE

Los detalles del Centro Experto de Motores de COCENTRO

Revista fundada por:
Jesús Gómez Llorente

Depósito Legal:
M-23.188-1995

ISSN:
ISSN:1136-579X

Edita:
Grupo Editorial Editec

Director:
Luis Gómez-Llorente

Redactor Jefe:
Isabel Blancas Maldonado

Redacción:
Luis Francisco Blanco Barba

Marketing Manager:
Paloma Buitrón Susaeta

Pruebas Técnicas:
Antonio Juliá (Autocares), Manuel Rujas (Camiones)

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

Secciones Oficiales:

aetram **Tascabus**

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

Impresión:
Gráficas Aries

Preimpresión:
infoycomunicación, S. L.

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

ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE





VIAJAR DE NUEVO, EL SUEÑO DE LA MAYORÍA

EL 98 % TIENE VIAJAR COMO DE SUS PRIORIDADES TRAS LA PANDEMIA

NOS GUSTA VIAJAR. TODO INDICA QUE SUPERADA LA CRISIS SANITARIA, EL SECTOR DE LA MOVILIDAD TENDRÁ MUCHO TRABAJO PORQUE, SEGÚN LAS ENCUESTAS, UNA DE LAS ACTIVIDADES QUE MÁS SE ESTÁ ECHANDO DE MENOS EN LA PANDEMIA ES PRECISAMENTE VIAJAR

El virus COVID-19 ha marcado un año 2020 catastrófico para la movilidad, tanto en el ámbito doméstico como internacional. Según la Organización Mundial del Turismo (OMT) el turismo mundial registró su peor año en 2020, con una caída de las llegadas internacionales del 74%. Los destinos de todo el mundo recibieron en 2020 mil millones de llegadas internacionales menos que el año anterior, debido a un desplome sin precedentes de la demanda y a las restricciones generalizadas de los viajes. En comparación, el declive registrado durante la crisis económica global de 2009 fue del 4%. Y en su último Barómetro recoge que la crisis ha puesto en riesgo entre 100 y 120 millones de empleos turísticos directos, muchos de ellos en pequeñas y medianas empresas.

EL PEOR AÑO DE DEMANDA DE MOVILIDAD EN ESPAÑA

Si nos centramos en la movilidad doméstica de nuestro país, 2020 cerró con los peores datos históricos de viajeros de autobús y autocar, según los datos del INE. Los usuarios cayeron un 50,3% en relación a 2019, pasando de 3.115 millones a 1.661 millones de usuarios. Si nos centramos en los datos acumulados desde el inicio de la pandemia en nuestro país, de marzo a diciembre, la caída es aún mayor: casi el 60%.

El más castigado de los segmentos del transporte de viajeros por carretera es el discrecional, que cerró 2020 con 52,6 millones de viajeros frente a los casi 221 millones de 2019 (una caída del 75,2%). Si vemos las cifras desde el inicio de la pandemia en marzo, el descenso es mayor, un 84,8%.

En cuanto al transporte Regular de Uso Especial (escolar y laboral) registró 204 millones de pasajeros en contraste con los 331 millones del año anterior, un 35,8% menos que en 2019 y un 42% desde el mes de marzo. Si tenemos en cuenta los servicios de cercanías, medias distancias y los de larga distancia, el transporte interurbano en autobús descendió un 45,5% respecto a 2019, con un total anual de 397,3 millones de usuarios en lugar de los 731 millones del año anterior, y cayó hasta el 54,6% desde el mes de marzo. Si nos centramos en los viajeros de cercanías, la caída fue del 54,1%, en media distancia registró una bajada del 56,3% y los de larga distancia bajaron un 73,6%. En lo que se refiere a la demanda de transporte ur-

bano en autobús también registró una fuerte caída, con un total de 1.007 millones de viajeros que suponen un descenso del 45% respecto a los 1.831 millones de 2019 y una bajada del 54,1% desde marzo.

MUCHAS GANAS DE VIAJAR

Diversas compañías del sector del turismo han realizado estudios sobre el deseo de viajar.

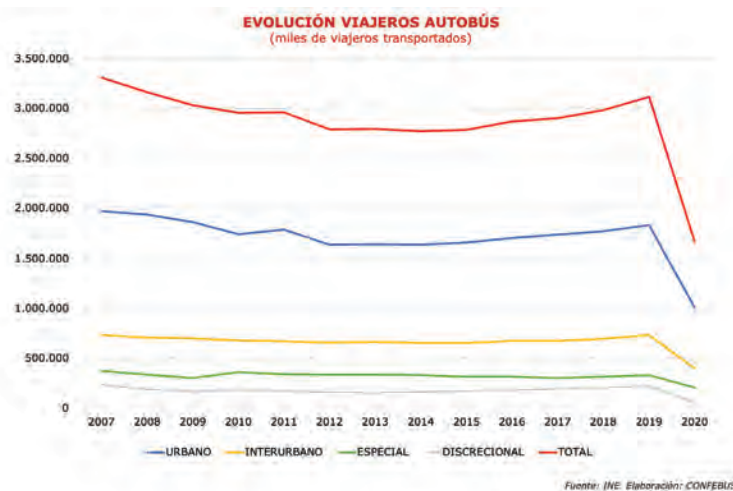
Estudio Mundial. El estudio de Barceló Hotel Group, en el que se recogieron 20.000 encuestas a personas en todo el mundo, concluye que el 98% de los viajeros está deseando volver a coger la maleta. La tendencia de esos desplazamientos post-Covid es buscar lugares cercanos y seguros.

El 39% de los preguntados afirman que las medidas de seguridad e higiene del destino es lo que más les preocupa del viaje, seguido por el transporte colectivo (33%) y el contacto con desconocidos (22%).

El 67% elegirá un destino dentro de su propio país destacando los lugares cercanos, a menos de tres horas, para poder regresar a su hogar en el caso de que se produjera algún imprevisto. Un 17% se decantará por un viaje internacional de corta distancia y un 15% buscará viajes de larga distancia fuera de sus fronteras. La búsqueda más habitual, viajes de sol y playa (44%) para desconectar en pareja, pero con un plus de personalización (35%). Cobra importancia una política de cancelaciones flexible (32%).

Estudio Europeo. Si nos fijamos en el estudio de la compañía easyJet, vemos que dos tercios de los europeos tiene pensado viajar este año. La encuesta realizada por la aerolínea a 5.000 consumidores europeos muestra que el 65% tiene o planea reservar un vuelo en 2021. También coincide en que los viajes de ocio de corto radio serán los primeros en recuperarse.

Nada más comenzar la campaña de vacunación en Reino Unido y conocerse el plan de vacunación para



Europa, easyJet afirma que ha habido un efecto de remontada en sus reservas, en concreto, un 250% más que el año pasado.

Estudio en España. Según la encuesta realizada por la app de aprendizaje online de idiomas Babbel, una de las cosas que más echan de menos el 42% de los españoles encuestados es poder viajar tras la pandemia.

LEJOS DE VOLVER A LA NORMALIDAD

El 45% de los expertos de la OMT considera que la situación en 2021 será mejor, el 25% cree que será parecido y el 30% piensa que 2021 será peor. No se espera volver a registrar los niveles de turismo pre-pandémicos antes de 2023. Según la OMT el turismo

2020 HA SIDO EL PEOR AÑO DE LA HISTORIA DEL TURISMO INTERNACIONAL Y TAMBIÉN HA REGISTRADO LAS CIFRAS MÁS BAJAS EN LA MOVILIDAD NACIONAL





internacional podría tardar entre dos años y medio y cuatro en volver a los niveles de 2019.

Desde CONFEBUS se indica que los datos mantendrán este año la tendencia a la baja, con cifras similares a las registradas en 2020. Por lo que, además de las necesidades económicas de las empresas, la Confederación destaca la urgencia de la aceleración del Plan de Vacunación.

TODAS LAS ESPERANZAS PUESTAS EN LA VACUNA

Para CONFEBUS, el objetivo es llegar al verano con el 70% de la población vacunada. Consideran que será en este momento cuando se inicie la senda de la recuperación de la movilidad y de la economía en su conjunto, y comiencen a sanar las profundas heridas que esta crisis está ocasionando. Por otro lado, la Confederación solicitó reiteradamente la importancia de incluir a los conductores profesionales dentro de los grupo prioritarios de vacunación. Según su presidente, Rafael Barbadillo: “consideramos que es importante que todos los profesionales estén vacunados cuanto antes para que puedan seguir prestando con total normalidad un servicio esencial, que cobra especial relevancia y utilidad pública en este contexto de grave crisis que atravesamos”.

El secretario general de la OMT, Zurab Pololikashvili, ha afirmado: “Se ha hecho mucho por lograr que los viajes internacionales sean seguros, pero somos conscientes de que la crisis está aún lejos de haber terminado. La armonización, la coordinación y la digitalización de las medidas de reducción del riesgo de propagación de la COVID-19 en relación de los viajes, entre ellas las pruebas, el rastreo y los certificados de vacunación, son la base imprescindible para promover unos viajes seguros y preparar la recuperación del turismo tan pronto como las condiciones lo permitan”.

MEDIDAS PARA REACTIVAR EL TURISMO INTERNACIONAL

El Comité Mundial de Crisis para el Turismo de la OMT está elaborando planes sólidos destinados a la reactivación del turismo. Resaltan la importancia de cooperar y armonizar planes y protocolos de viajes seguros, los certificados de vacunación, estandarización y digitalización de las pruebas de detección y acelerar el establecimiento de corredores seguros de salud pública.

EL TURISMO SE INCORPORA EN LA ESTRATEGIA DE ACCIÓN EXTERIOR DE ESPAÑA

El Consejo de Ministros ha incorporado por primera vez el Turismo en la nueva Estrategia de Acción Exterior en el periodo 2021-2024 como una de las líneas maestras de la política exterior española para esta legislatura.

La ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, indicó que “nuestra acción exterior debe contribuir a que el sector del turismo siga siendo un motor de crecimiento y de creación de empleo que impulse una pronta recuperación. Es importante resaltar que el turismo es una industria exportadora por excelencia, generadora de valor añadido y motor de atracción de actividad económica en España. Una de las manifestaciones más relevantes de la diplomacia económica en el contexto actual debe ser la recuperación de la movilidad internacional”.

PERO SIGUEN LAS RESTRICCIONES

El pasado 25 de enero, la Comisión Europea presentó sus propuestas para coordinar las medidas que afectan a la libre circulación en la Unión Europea. En primer lugar se recomendaba disuadir a los ciudadanos de realizar viajes internacionales de carácter no esencial. Estableció un nuevo nivel rojo oscuro para marcar las zonas de Europa más afectadas por la pandemia y proponía la adopción de medidas más estrictas para los viajeros procedentes de esas zonas con mayor riesgo.

Para los viajes desde fuera de la UE, las nuevas variantes del coronavirus y la inestabilidad de la



LAS LLEGADAS INTERNACIONALES SE REDUJERON UN 74%

LOS AUTOBUSES ANDALUCES SE OFRECEN PARA AGILIZAR LA VACUNACIÓN

La federación regional andaluza FEDINTRA ha ofrecido unos 3.800 vehículos de todos los tamaños disponibles (desde minibuses hasta autobuses de 70 plazas) a las autoridades sanitarias de Andalucía. El objetivo, arrimar el hombro para agilizar la vacunación de la población. Para el Presidente de Atedibus, Manuel Gutiérrez, "desde el traslado de las propias dosis de vacunas, hasta de todo el material médico necesario, pasando por planificación de rutas de profesionales sanitarios, traslado de población vulnerable, o movilidad a las zonas de vacunación; todas las opciones están abiertas para el sector. A pesar de encontrarnos en el sector con una complicada situación económica, somos conscientes de que la recuperación pasa por la vacunación de toda la población, de ahí que ofrezcamos todos los medios de transporte a nuestro alcance al servicio de las autoridades para colaborar y poder acelerar el proceso de vacunación cuanto antes. Nuestra prioridad es volver a la normalidad y volver a trabajar, queremos que la sociedad vuelva a estar activa y a tener movimiento".



situación sanitaria en todo el mundo han provocado la exigencia de nuevas medidas para garantizar que todo viaje a la UE se realice de forma segura. La Comisión propone salvaguardias y requisitos adicionales para los viajeros internacionales que se dirigen a la UE.

A pesar de desconocerse la fecha en la que la normalidad volverá a nuestras vidas, lo que sí parecen tener claro los expertos es que se espera un incremento de la demanda de actividades turísticas relacionadas con la naturaleza y aire libre, mayor interés por el turismo interno y viajes orientados hacia experiencias relajantes y tranquilas. Lo difícil para las empresas del sector será aguantar hasta que llegue ese momento. Para ello, las asociaciones piden ya ayudas directas.

LOS VIAJEROS DE AUTOCAR DE MEDIA DISTANCIA REGISTRARON UNA CAÍDA DEL 56,3% Y LOS DE LARGA DISTANCIA BAJARON UN 73,6%

DESCUBRE LAS 3

HERRAMIENTAS IMPRESCINDIBLES

PARA MANTENER TU FLOTA DE FORMA FÁCIL, RÁPIDA Y SOSTENIBLE

VAPOPLUS

LIMPIEZA Y DESINFECCIÓN CON VAPOR



OZ PLUS

DESINFECCIÓN DE ALTO IMPACTO CON OZONO



LITIO WASH

EL MONOCEPILLO DE LAVADO PARA GRANDES Y PEQUEÑAS FLOTAS



Asesoramiento en Sistemas de Limpieza

www.JmbGrupo.com

LLÁMANOS O ENVÍANOS UN WHATSAPP

+34 607 400 483





LA LEY DE FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE, MÁS CERCA

EL TEXTO ARTICULADO PODRÍA ESTAR LISTO PARA CONSULTA EN EL SEGUNDO TRIMESTRE DE 2021

ASÍ LO INDICÓ LA DIRECTORA DE LA OFICINA DE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD (SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD DEL MITMA), ÁNGELES MARÍN ANDREU, EL PASADO MARTES 16 DE FEBRERO, EN EL COLOQUIO ONLINE ORGANIZADO POR EXECUTIVE FORUM

Ángeles Marín, Directora de la Oficina de la Estrategia de Movilidad, estaba de acuerdo en este punto. Considera que los fondos europeos son una gran oportunidad para alcanzar una movilidad más segura, sostenible y conectada. Explicó las dos herramientas con las que cuenta el MITMA dentro de su Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia: la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 y la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte.

ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE Y CONECTADA 2030

En lo que se refiere a la Estrategia de Movilidad, ésta comienza con el propio cambio de nombre del Ministerio, que sin dejar de atender las infraestructuras y su correcto funcionamiento, se centra más en la propia movilidad. Los tres puntos principales de la estrategia son la seguridad vial y ciberseguridad, la sostenibilidad ambiental pero también la económica y social, así como la conectividad y digitalización, potenciando la intermodalidad.

LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE

En cuanto a la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte, la directora explicó que será una normativa que tenga como eje la mo-

vilidad como derecho, como elemento de cohesión social y palanca de crecimiento económico fomentando la sostenibilidad medioambiental. Para ello, habló de aplicar fiscalidad verde, digitalización y planificación. Para que todo ello sea posible es necesario “un plan de financiación del transporte público homogéneo y estable”, dijo. Pero también coordinación entre las diferentes autoridades del transporte de nuestro país para crear un sistema nacional de movilidad coherente.

¿EN QUÉ PUNTO ESTÁN AMBAS HERRAMIENTAS?

La Estrategia de Movilidad y una Ley de Movilidad Sostenible está en proceso de integración de aportaciones de la consulta pública. Se prevé que el documento final esté listo en el segundo o tercer trimestre de 2021. La Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte está en el Grupo de Trabajo Interministerial y se estima que la primera lectura del Consejo de Ministros podría ser en el segundo trimestre de 2021. Después le seguiría un tiempo de consulta pública del texto ya articulado.

COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA

En el coloquio participaron también Fernando Vallejo, director de sistemas, innovación y transformación de Globalvía, Javier Aguirre, Presidente de España y Portugal e KAPSCH. Ambos coincidieron en la gran oportunidad que suponen los fondos europeos y la necesidad de coordinación entre todos los agentes, así como la colaboración público-privada, para superar con éxito los retos y que nuestro país sea referente en movilidad.

FEEL THE EXTRAORDINARY

By **integralia**



**MICROBUS
DEL AÑO
2021**

Gracias.

ONE T4,
microbús del año 2021

in

INTEGRALIA MOVILIDAD

Pol. Ind. Comarca 2, calle F, nº 15

31191. Esquíroz, Navarra (España)

T. +34 948 3140 49

integralia@integralia.eu · www.integralia.es



MORATORIA DE HASTA 9 MESES

TRAS LA AMPLIACIÓN DE LOS ERTE, LLEGA LA DE LAS MORATORIAS LEASING

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA PODRÁN SOLICITAR LA AMPLIACIÓN DE LA DURACIÓN DE LA MORATORIA O SUSPENSIÓN EN EL PAGO DE LAS CUOTAS DE LA FINANCIACIÓN POR UN PLAZO MÁXIMO DE NUEVE MESES

En el BOE del 3 de febrero de 2021 se ha publicado el Real Decreto-ley 3/2021, de 2 de febrero, por el que se adoptan medidas para la reducción de la brecha de género y otras materias en los ámbitos de la Seguridad Social y económico, con entrada en vigor el 4 de febrero de 2021. Entre las medidas que recoge están las moratorias de 9 meses en el pago de créditos de los vehículos para las empresas del transporte. Esto supone una extensión a las moratorias anteriormente aprobadas, que permitían una ampliación de seis meses en el pago de las financiaciones de autobuses.

PLAZO DE SOLICITUD Y BENEFICIARIOS

El plazo de solicitud de las moratorias se extiende hasta el 30 de marzo de 2021, inclusive. Las empresas que no lo habían solicitado previamente, cuando se publicaron las primeras moratorias, y las que, aunque ya la hayan disfrutado, lo han hecho por un tiempo inferior a nueve meses, podrán solicitar una moratoria adicional que complemente la primera hasta llegar a los 9 meses en total.

SE SIMPLIFICARON LOS TRÁMITES DE LOS ERTE PRORROGADOS HASTA EL 31 DE MAYO

Por otro lado, recordamos que en el BOE del 27 de enero se publicó el Real Decreto-ley 2/2021 de refuerzo y consolidación de medidas

sociales en defensa del empleo. En él se recogía la ampliación de los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo (ERTE) basados en causas relacionadas con el Covid-19 hasta el próximo 31 de mayo, así como las ayudas a autónomos.

En esta ocasión se han simplificado algunos trámites para facilitar la ampliación del ERTE. Las empresas que lo tengan ya aplicado no tendrán que volver a pedirlo ni tramitar expedientes nuevos. Solamente será necesario presentar una comunicación de prórroga a la autoridad laboral. Tampoco será necesaria una nueva solicitud colectiva de prestaciones al SEPE.

VALORACIÓN DE LAS ASOCIACIONES DEL SECTOR

En la reunión mantenida el pasado 11 de febrero entre la Sección de Transporte Público Interurbano de Viajeros en Autobús del CNTC con Dirección General del Transporte Terrestre del MITMA, el presidente de la Sección, Rafael Barbadillo, afirmaba que es necesaria la ampliación de la moratoria de los leasings y préstamos, porque no se puede exigir su pago cuando no se factura por falta de actividad. Esta idea era ratificada por el presidente de ANETRA, Luis Ángel Pedrero, quien añadió que la situación sería gravísima en el momento en que falle alguna de las ayudas indirectas existentes, como el ERTE si se dejase de extender o la moratoria si no se ampliase, puesto que hasta 2022 la actividad económica no va a recuperar una cierta normalidad y sería imposible aguantar hasta esas fechas. Insistió en la necesidad de proporcionar ayudas directas.

COCENTRO

MOTORES RECONSTRUIDOS DE CALIDAD
TESTADOS EN EL BANCO DE POTENCIA



AFINADOS COMO EL PRIMER DÍA

Concesionario oficial

IVECO

**IVECO
BUS**



COCENTRO

Ctra. Valencia Km. 12, 28031 MADRID.
Centralita 91 301 37 60
Fax: 91 331 20 13

Avda. La Industria, 23. Pol. La Cantueña
28947 Fuenlabrada -MADRID
Tfno. 912900564

www.cocentro.com





COCENTRO: MOTORES RECONSTRUIDOS

LA CALIDAD Y DISPONIBILIDAD DE SUS MOTORES SON SUS PILARES FUNDAMENTALES

EL CENTRO EXPERTO MOTORES DE COCENTRO SE INAUGURÓ EN EL AÑO 2007

Con la llegada de la crisis, Cocentro vio un importante nicho de mercado en los motores reconstruidos y puesto que contaba ya con mucha experiencia en la reparación de motores, realizó una fuerte inversión en el equipo y material necesario para ser un centro de reacondicionamiento de motores de referencia en España.

MOTORES DE TODAS LAS MARCAS Y SEGMENTOS

Así, el CEM comenzó a reacondicionar motores de todas las marcas, aunque a día de hoy el 90% siguen siendo Iveco. El 10% restante de los motores comercializados son del resto de marcas.

Además, da servicio a toda la gama de vehículos industriales: ligeros (30 %.), camiones pesados (35 %.), y autobuses o autocares (35 %.). El reparto de trabajo está muy equiparado en todos los segmentos.

LA CALIDAD POR BANDERA

El equipo del CEM trabaja con los máximos estándares de calidad para poder garantizar que el resultado final es 100% fiable. La garantía de los motores reconstruidos la da directamente Cocentro. Ofrece a los clientes una garantía de 1 año. Lo normal es que tan sólo un 1% de ellos tengan que recurrir a esa garantía.

Para que este porcentaje de éxito sea posible, se utilizan sólo recambios originales y tiene establecido un estricto protocolo que incluye el lavado de piezas o el test en banco de pruebas.

EL PROCESO DE REACONDICIONAMIENTO DE MOTORES EN EL CEM

Cuando el motor que tiene una grave avería llega al CEM se desmonta y se limpian todos sus

componentes con una lavadora industrial y máquinas de limpieza manual. Después se chorrean las carcasas exteriores del motor. En ese momento se realiza un presupuesto de viabilidad del acondicionamiento. En caso afirmativo, se procede al montaje del motor con el material nuevo original y el propio material desmontado pero válido del motor.

Se pasa a la etapa de pruebas en el banco de potencia durante varias horas en ralentí, para comprobar las posibles pérdidas y en carga para ver la potencia. Después se realiza la diagnosis del motor para verificar que inyectores, turbo, etc, están dentro de los estándares. Una vez se comprueba que todo es correcto, el siguiente paso es el pintado del motor y finalmente, el embalaje del mismo.

LAS INSTALACIONES Y EQUIPOS DEL CEM

Para realizar todas estas labores, el CEM de Cocentro cuenta con 600 m² y un equipo material que garantiza sus altos estándares de calidad: lavadora industrial, máquina de chorro de arena, 2 puentes grúas, caballetes de volteo y herramientas de precisión (micrómetros, dinamométricas, etc), así como 2 bancos de potencia (uno para motores pesados y otro para motores ligeros), un muro de pintado y una máquina de embalaje.

UN EQUIPO HUMANO EXPERTO

El CEM tiene un equipo propio independiente compuesto por: un jefe de sección, un ingeniero técnico, 3 mecánicos con alta experiencia y un operario encargado de la limpieza de los motores y su embalaje. Por otro lado, cuenta con personal de apoyo de Cocentro para los departamentos de administración, pintado, almacenaje y comercialización de recambios.

LA DISPONIBILIDAD COMO VALOR AÑADIDO

Para garantizar la disponibilidad, uno de los dos pilares del CEM, se envía un motor ya reacondicionado en 24 horas al cliente que lo solicita y él devuelve su motor averiado o el casco para que sea reacondicionado y pase al stock. Normalmente hay disponibles entre 50 y 60 motores ya reparados.

**SU STOCK ES DE ENTRE
50 Y 60 MOTORES
RECONSTRUIDOS**

“ESTE AÑO ESPERAMOS REACONDICIONAR UNOS 200 MOTORES”

JULIO LÓPEZ LÓPEZ, DIRECTOR DE CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE DE COCENTRO

¿Qué valoración haría del tiempo que lleva en funcionamiento el CEM de Cocentro y qué previsiones tienen? La valoración es muy buena, ya tenemos una evolución ascendente y somos un referente en la compra de motores reacondicionados en el mercado nacional, valorados por la calidad y disponibilidad de motores.

Las previsiones son seguir creciendo, ya que los clientes demandan cada vez más el motor reacondicionado porque el proceso es muy ágil. En 24 horas tienen un motor para montar y el vehículo puede estar rodando de nuevo.



¿Cuántos motores se reparan en estas instalaciones anualmente?

Para el año 2021 queremos reacondicionar unos 200 motores de todas las gamas.

¿Qué garantía tiene este tipo de reparaciones?

Damos 1 año de garantía. Utilizamos siempre material original y sustituimos siempre los órganos fundamentales en todas las reparaciones y los probamos en el banco de potencia, para pasar todos los estándares de calidad.





“LA INDUSTRIA CARROCERA ESPAÑOLA ESTÁ ALINEADA CON UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA”

JAVIER GONZÁLEZ PEREIRA, PRESIDENTE DE ASCABUS

“LA CIFRA DE MATRICULACIONES, NO REFLEJA LA REALIDAD DE LA CRISIS, PUESTO QUE UNA GRAN PARTE DE ESAS MATRICULACIONES SE CORRESPONDÍAN CON OPERACIONES YA CERRADAS Y FIRMADAS ANTES DEL COMIENZO DE LA CRISIS”

Cómo han sido los resultados en 2020 de las empresas carroceras que forman parte de ASCABUS? ¿Qué previsiones hay para 2021?

Los resultados de las empresas que conforman Ascabús correspondientes al año 2020, igual que el resto del tejido empresarial Español, a nivel macroeconómico está reflejado en los datos de la caída anual del PIB el 11%, el peor de la OCDE y el más grave en tiempos de paz. La industria carroceras

Española se ha visto gravemente afectada por la crisis del Covid-19, al afectar esta crisis de forma muy directa a la movilidad de las personas, y siendo los Autobuses y Autocares una parte fundamental de esta movilidad.

Por otro lado, los resultados, atendiendo a las matriculaciones realizadas en el año 2020, con 2.169 Autobuses matriculados, presentan un retroceso del 38,4%, comparado con los datos del año 2019 con 3.500 Autobuses matriculados. Tenemos que destacar que la cifra de matriculaciones, no refleja la realidad de la crisis, puesto que una gran parte de esas matriculaciones se correspondían con operaciones ya cerradas y firmadas antes del comienzo de esta. Las previsiones para el presente año 2021 no son nada esperanzadoras, y dado que la evolución de la pandemia sigue siendo una incógnita, con el virus que la originó aún sin controlar, nadie puede decir hoy cuán grave y cuánto tiempo durará la recesión. Pienso que ese factor y el número de personas que puedan estar vacunadas antes del verano, son las variables que determinarán el alza o el desplome de la economía durante el presente año.

En 2019, casi el 60% de su producción tenía como destino mercados extranjeros. ¿Se ha podido mantener este nivel de exportación o el cierre de fronteras por la pandemia lo ha impedido?

El pasado año 2020 el porcentaje de Autobuses para el mercado de exportación de la industria carrocerera española, se situó en el 53,5 % a pesar de la caída producida en la demanda de Autobuses para exportación, por la contracción de los mercados en Europa (Reino Unido, Francia, Alemania, Irlanda o Italia), los principales destinos en el continente Europeo, que seguirán siendo un importante factor para la progresiva recuperación de la exportación en los próximos meses.

¿Ha recibido la industria carrocerera algún tipo de apoyo económico o se le ha incluido en algún plan de ayudas?

Desgraciadamente la Industria Carrocerera no ha tenido ningún tipo de apoyo económico específico, más allá de los establecidos con carácter general, como los accesos a los créditos ICO dentro de política presupuestaria de apoyo a la liquidez de las empresas o los Expedientes de regulación temporal de empleo "ERTES".

En el mes de Febrero, El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) lanzó una convocatoria de "Manifestación de interés" para conocer las iniciativas de las empresas del sector del transporte, que estuvieran alineadas con los objetivos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y así conocer las necesidades y propuestas del sector para diseñar un programa de apoyo al transporte sostenible y digital, la creación de empleo y la eficiencia económica; desde Ascabús hemos trasladado nuestras propuestas Alineadas con el Plan de recuperación para el sector carrocerero, que esperamos sean tenidas en cuenta por la Administración.

¿Qué necesita el sector carrocerero a día de hoy?

Hay que tener en cuenta que no hay un remedio único, simple y rápido. En general, la resiliencia frente a las crisis y el éxito sostenible son el resultado de decisiones estratégicas a largo plazo.

Como punto de partida, es necesario la reactivación efectiva del transporte de viajeros por carretera, a partir de ahí, la administración tiene que establecer verdaderas ayudas e incentivos que hagan atractiva la renovación del parque de Autobuses más antiguos y contaminantes por otros más seguros y respetuo-



sos con el medio ambiente y así poder cumplir con el "Proyecto de ley de Cambio Climático y Transición Energética" que fija unos objetivos nacionales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 en un 20% respecto a los niveles de 1990.

A modo de ejemplo, Con los últimos datos disponibles según la DGT relativos a la antigüedad del parque de autobuses en España referidos a 2020, del total de 63.414 Autobuses aptos para circular, 35.805 (el 56,4%) tienen más de 10 años:

- a) 15.064, (un 23,76%) tienen entre 10 y 14 años, con nivel de emisiones Euro IV / Euro V.
- b) 8.996 (un 14,19%) tienen entre 15 y 19 años, con nivel de emisiones Euro III / Euro IV.
- c) 11.745 (un 18,52%) tienen más de 20 años, con nivel de emisiones Euro III / EuroII / Euro I o Inferior.

Los últimos planes de ayudas del gobierno para la renovación, (Plan Moves II y Plan renove) no han sido efectivos, ya que en el caso del Plan Moves II, en 2020, solamente el 2,04 de los autobuses matriculados (44 Autobuses) pudo acogerse a ese plan, y en el caso del Plan Renove, las cantidades ofrecidas en la mayoría de los casos, no llegaban al 1,5 % del valor de compra del vehículo lo que en la actual situación no supone un incentivo, de ahí que no se agotaran los fondos del plan.

Este año resultaron ganadores de los premios Midibús del Año 2021, Microbús del Año y Autobús del Año tres carroceros: Ferqui, Integralia e Irizar. Teniendo en cuenta que son los propios empresarios españoles quienes lo deciden con su voto, ¿qué valoración haría de ese resultado?

Pienso que un año más los premios del grupo EDITEC, son un reconocimiento de todas las empresas relacionadas con el transporte de viajeros por carretera a la industria carrocerera española, destacando la importancia y prestigio internacional de las empresas que participan en cada uno de los premios otorgados.

Tras un año de pandemia ¿Han cambiado las necesidades de los operadores en cuanto al diseño del interior de las carrocerías? ¿Cree que serán elementos temporales o se mantendrán en el tiempo?



“DESGRACIADAMENTE LA INDUSTRIA CARROCERA NO HA TENIDO NINGÚN TIPO DE APOYO ECONÓMICO ESPECÍFICO”

La Industria carrocera española, fue la que primero se volcó con el sector del transporte de viajeros, colaborando en las reformas de los autobuses que ya estaban en circulación (tanto los fabricados por ellos mismos como para los de otros fabricantes), dotándolos de los elementos de protección según las necesidades de cada cliente y asesorándolos en los aspectos reglamentarios a respetar para legalizar las reformas.

Los autobuses y autocares de nueva Fabricación, ya incorporan elementos de protección frente al Covid-19 y otras infecciones, y cada una de las empresas de transportes lo personaliza de forma particular según sus necesidades. Entre las novedades más importantes destacamos:

- Aplicaciones inteligentes que chequean la temperatura del viajero y si se lleva mascarilla al entrar en el Autobús.
- Aeronebulización para desinfectar el habitáculo sin Viajeros.
- Mamparas y paneles divisorios para conductor y Viajeros.
- Purificador de aire o Bioaerosoles en el sistema de climatización.
- Renovación de Aire purificado a través de filtros integrados en el Aire Acondicionado que eliminan virus y bacterias.
- Suministradores de Geles Hidroalcohólicos en las puertas de entrada.
- Uso de materiales interiores germicidas de fácil limpieza.

La necesidad de esos cambios en los interiores, ¿puede ser una ventaja competitiva para la industria carrocera?

La personalización de los Autobuses como un “Traje a medida de cada cliente” es una de las señas de identidad de la industria Carrocería Española, pero no es la única. Podemos destacar otras ventajas competitivas como son la vanguardia en el diseño, la colaboración directa, la participación de los clientes en sus proyectos y la más amplia gama de productos que cubren las necesidades de todos los sectores del transporte de viajeros por



carretera, así como la cercanía en el trato y la toma de decisiones, sin olvidarnos de la contrastada experiencia reconocimiento nacional e internacional de varias décadas dedicadas a la fabricación de Autobuses y Autocares.

Hemos visto novedades en el sector carrocería relacionada con la movilidad sostenible. ¿En qué punto tecnológico se encuentra la industria carrocería para ayudar a la transición ecológica?

La industria Carrocería Española como no podía ser de otra forma, está alineada con una movilidad sostenible y la transición ecológica, que desarrolla el Proyecto de ley de Cambio Climático y Transición Energética. Actualmente y de forma conjunta con las Asociaciones ANFAC, AEDIVE, ANESDOR, GANVAM, FACONAUTO, SERNAUTO y FENEVAL, formamos el “Foro para la descarbonización “Neutral in Motión” Automoción sostenible y de futuro.

La industria carrocería española dispone actualmente de la tecnología para suministrar una amplia gama de Autobuses con propulsión de combustibles alternativos y ayudar a una transición ecológica de forma ordenada. Sus empresas disponen también en su cartera de tecnologías diésel de última generación para aquellos Autobuses que por el uso y al que van a estar destinados todavía no es viable la utilización de combustibles alternativos (Autobuses interurbanos de larga distancia):

- Autobuses de GNC.
- Autobuses de un piso rígido y articulados Eléctricos.
- Autobuses de 2 pisos Eléctricos.
- Microbuses Eléctricos.
- Autobuses Híbridos
- Microbuses Híbridos.
- Autobuses Diésel Euro VI “D” y Euro VI “E”.

¿Algo que desee añadir?

También añadiría que esperamos que los transportistas nacionales y las empresas de transportes municipales confíen y apuesten por la industria Carrocería Nacional. De las 11 Empresas que conformamos la asociación nacional de fabricantes de carrocerías “ASCABUS” para la renovación de sus flotas de Autobuses, Autocares, Minibuses y Microbuses, ya que eso revierte directamente en la economía de nuestro país y en el mantenimiento del empleo.



MAN MANTIENE BUENA POSICIÓN EN 2020

ALCANZÓ UNA CUOTA DEL 13,7% EN EL MERCADO DE BUSES

EL AÑO VINO MARCADO POR LA INTRODUCCIÓN EN SU GAMA DE BUSES DEL MICROBÚS TGE INTERCITY Y LOS URBANOS ELÉCTRICOS

Manuel Fraile, director comercial de Autobuses y Autocares, explicó los datos de matriculaciones de la marca en un mercado de buses que en 2020 ha estado marcado por las restricciones de movilidad y la caída del turismo debido a la pandemia. En este escenario, con 1.814 unidades totales, un -33,9% respecto al año anterior, MAN ha alcanzado una cuota del 13,7% por encima de las ocho toneladas.

En cuanto al mix por segmentos, “el urbano ya supone casi la mitad del mercado”, explica Manuel Fraile, mientras que el interurbano elevó unos 10 puntos su importancia hasta el 25%, y fue el autocar que presentó los mayores descensos, -60%.

Por otro lado, las matriculaciones de vehículos completos supusieron el 42% del total, cinco puntos menos que en el ejercicio precedente. MAN tiene el firme convencimiento de seguir ofreciendo al cliente el producto que necesite, por lo que ambas líneas de negocio, chasis y vehículos completos, continuarán abiertas, como hasta la fecha.

Por último, Fraile mencionó el comportamiento de los seminuevos, también bajo su responsabilidad, que vieron descender un 50% sus entre-

gas “en la misma línea que los autocares nuevos”, pero destacando que el 98% de las ventas se dirigió al cliente final.

“UN 2020 CENTRADOS EN EL CLIENTE”

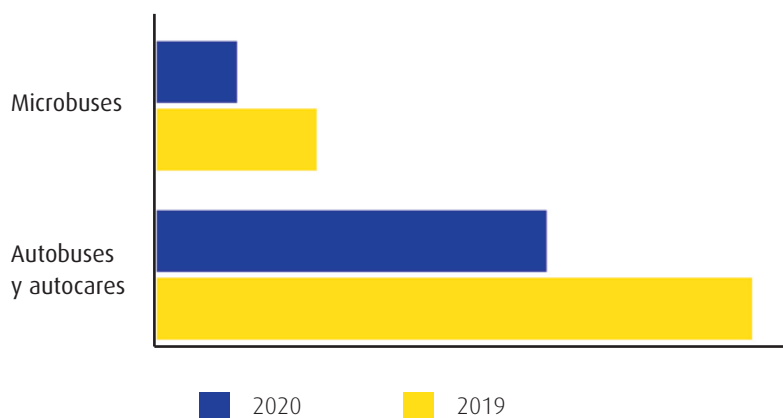
Así lo relata Stephane de Creisquer, director general de la compañía en nuestro país: “No cabe duda de que ha sido un año excepcional, muy lejos de lo que todos podíamos esperar, pero ha servido para que MAN Truck & Bus Iberia se posicione todavía más cerca de los clientes, escuchando sus necesidades y haciendo todo lo posible para satisfacerlas, con la mirada puesta en lo que nos pueda deparar el futuro”. En lo que se refiere al mercado de buses, el director general destacó la llegada de la producción en serie de los urbanos MAN Lion’s City eléctricos en 12 metros y 18 metros, la presentación de la TGE intercity carrozada en España por NogeBus y Unvi, o la incorporación del motor D15 a la gama MAN Lion’s Intercity. Por lo que respecta a MAN TopUsed, De Creisquer puso el acento en “la flexibilidad de nuestras soluciones, que se adaptan en cada momento a la realidad, la mejora de nuestras campañas, la herramienta MAN Lion’s View para que todos los clientes puedan ver un vídeo del vehículo sin tener que desplazarse, o la garantía pionera de 36 meses o 1,1 millones de kilómetros, toda una novedad en el campo de los seminuevos”.



FUERTE CAÍDA DEL MERCADO EN 2020

CAÍDA GENERAL DE CASI UN 38%, Y DEL 50% EN EL CASO DE LOS MICROBUSES

MERCADO NACIONAL VIAJEROS 2020



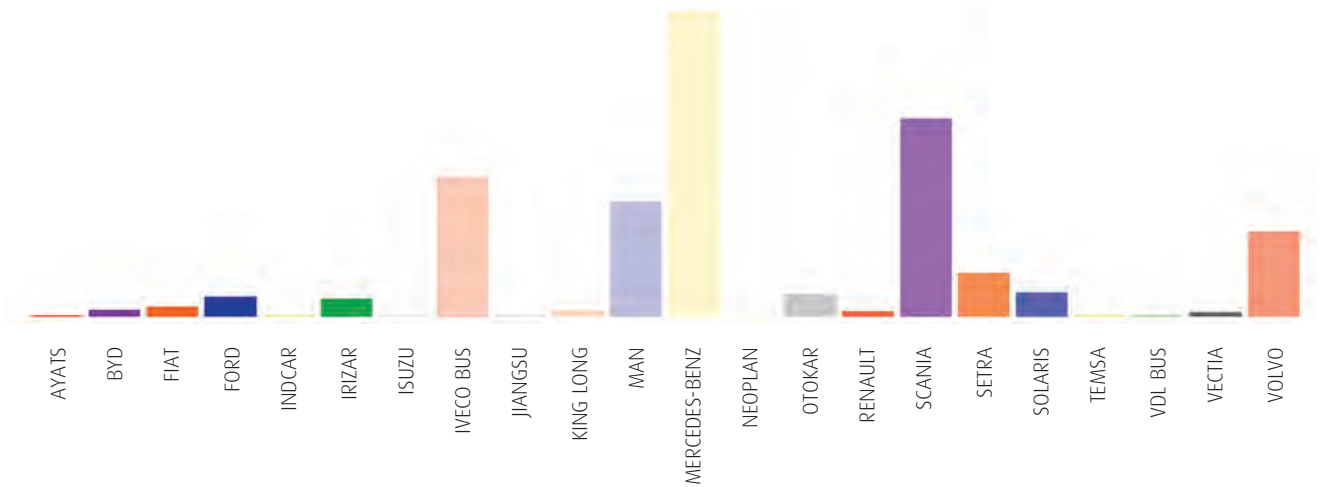
SEGÚN LOS DATOS DE ANFAC, LAS MATRICULACIONES DE AUTOCARES, AUTOBUSES, Y MICROBUSES SUMARON UN TOTAL DE 2.171 UNIDADES EN 2020

MATRICULACIONES V. I. DE VIAJEROS (DATOS ANFAC)

| SEGMENTO | 2020 | 2019 | % CRECIMIENTO |
|-------------------------|-------|-------|---------------|
| → Autobuses y autocares | 1.805 | 2.760 | -34,6% |
| → Microbuses | 366 | 738 | -50,4% |
| → Total | 2.171 | 3.498 | -37,9% |

En conjunto, las matriculaciones de vehículos industriales en España cayeron casi un cuarto (-23,7%), con un total de matriculaciones de 21.416 unidades. El descenso fue menor en el conjunto de los segmentos de mercancías (-21,7%), que cerró con un total de 19.245 unidades matriculadas, que el desplome de algunos segmentos de viajeros, que en su total fue de -37,9%. Esta caída de los vehículos industriales para pasajeros supone la entrega de 2.171 unidades en 2020 frente a las 3.498 unidades en 2019. En autocares y autobuses la bajada entre un ejercicio y el otro fue del -34,6%, con un total de 1.805 unidades, y en microbuses el bajón fue del -50,4%, alcanzando 366 unidades.

MATRICULACIONES 2020 POR MARCAS



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

| MARCA | 2020 | 2019 |
|------------------|-------|-------|
| → ALSTOM | 0 | 1 |
| → AYATS | 3 | 4 |
| → BYD | 15 | 25 |
| → CAR-BUS | 0 | 10 |
| → FIAT | 22 | 77 |
| → FORD | 43 | 64 |
| → HIGER | 0 | 3 |
| → INDCAR | 2 | 17 |
| → IRIZAR | 39 | 136 |
| → ISUZU | 2 | 0 |
| → IVECO BUS | 300 | 467 |
| → JIANGSU | 2 | 0 |
| → KARSAN | 0 | 1 |
| → KING LONG | 13 | 26 |
| → LINKKER | 0 | 1 |
| → MAN | 247 | 534 |
| → MERCEDES-BENZ | 651 | 1.079 |
| → NEOPLAN | 2 | 10 |
| → OPEL | 0 | 1 |
| → OTOKAR | 49 | 68 |
| → PEUGEOT | 0 | 5 |
| → RENAULT | 12 | 82 |
| → RENAULT TRUCKS | 0 | 5 |
| → SCANIA | 425 | 409 |
| → SETRA | 94 | 78 |
| → SOLARIS | 52 | 25 |
| → TEMSA | 3 | 14 |
| → VAN HOOL | 0 | 1 |
| → VDL BUS | 2 | 14 |
| → VECTIA | 10 | 63 |
| → VOLVO | 183 | 277 |
| → ZHONG TONG | 0 | 1 |
| → TOTAL | 2.171 | 3.498 |

PODIUM GLOBAL MERCADO DE VIAJEROS 2020



Mercedes-Benz, Scania e Iveco Bus, encabezan el ranking de matriculaciones globales de vehículos industriales de viajeros en 2020 (teniendo en cuenta autobuses, autocares y microbuses).

PODIUM AUTOCAR Y AUTOBÚS 2020



Mercedes-Benz, Scania y MAN vuelven a estar en el ranking en el conjunto de matriculaciones de autobús y autocar.

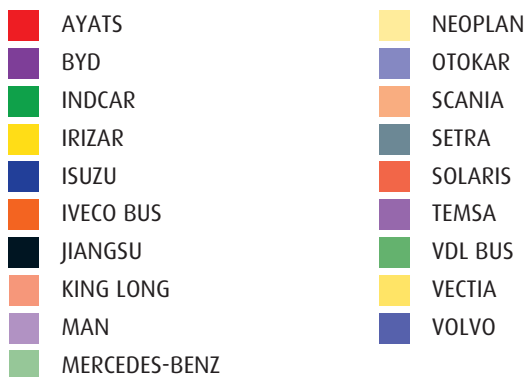
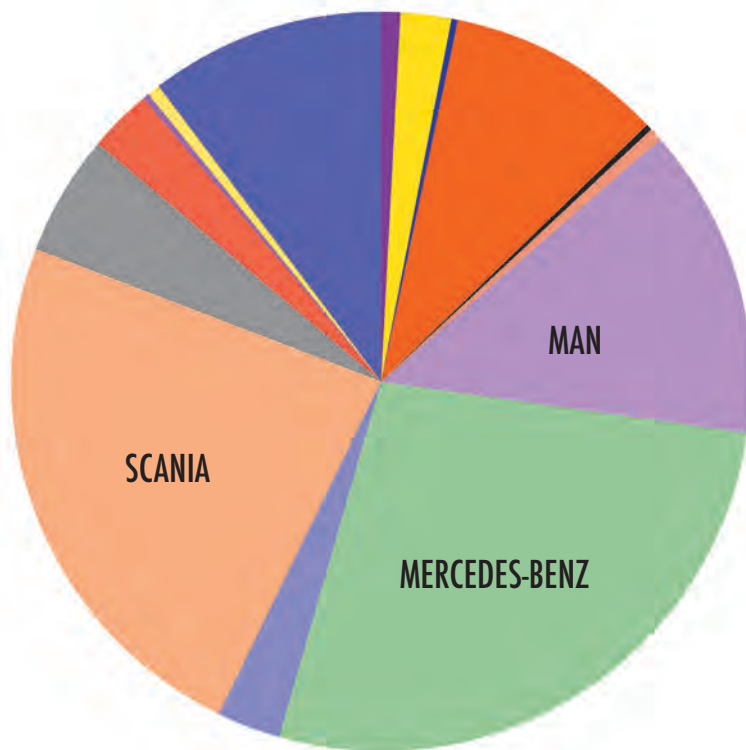
MATRICULACIONES GLOBALES POR MARCAS

De las 2.171 unidades matriculadas en los segmentos de pasajeros en 2020, 1.805 vehículos fueron autobuses y autocares y las otras 366 son microbuses. Mercedes-Benz lidera las matriculaciones con un total de 651 unidades. Se ha colocado el primero de la tabla tanto en el conjunto de autobús y autocar (490 unidades) como en microbuses (161 unidades). En segundo lugar, en las matriculaciones totales de viajeros, se encuentra Scania, que matriculó 425 autobuses y autocares. El tercero de la lista global es Iveco Bus con 300 vehículos (174 autobuses y autocares y 126 microbuses).

CONJUNTO DE AUTOBÚS Y AUTOCAR

La suma de los segmentos de autobús y autocar indica un retroceso del 34,6%. Si tenemos solo en cuenta el volumen de autobuses y autocares matriculados, el ranking de las tres primeras marcas queda así: Mercedes-Benz (490 unidades), Scania (425 unidades) y MAN (245 unidades).

CUOTA DE MERCADO DE AUTOBUSES Y AUTOCARES



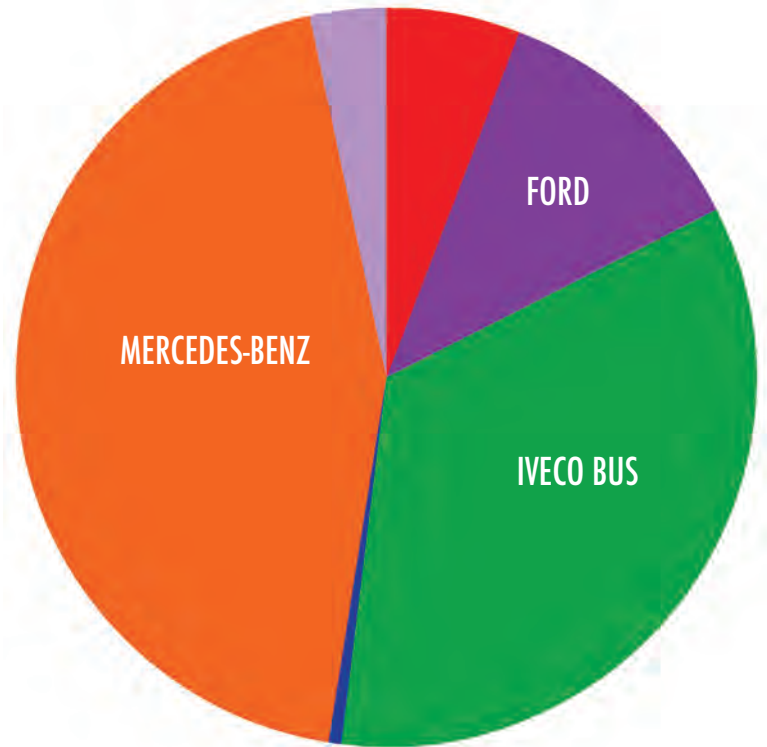
MATRICULACIONES POR MARCAS AUTOCAR Y AUTOBÚS (DATOS ANFAC)

| MARCA | 2020 | 2019 |
|-----------------|-------|-------|
| → ALSTOM | 0 | 1 |
| → AYATS | 3 | 4 |
| → BYD | 15 | 25 |
| → CAR-BUS | 0 | 10 |
| → HIGER | 0 | 3 |
| → INDCAR | 2 | 17 |
| → IRIZAR | 39 | 136 |
| → ISUZU | 2 | 0 |
| → IVECO BUS | 174 | 250 |
| → JIANGSU | 2 | 0 |
| → KING LONG | 13 | 26 |
| → LINKKER | 0 | 1 |
| → MAN | 245 | 534 |
| → MERCEDES-BENZ | 490 | 793 |
| → NEOPLAN | 2 | 10 |
| → OTOKAR | 49 | 68 |
| → SCANIA | 425 | 409 |
| → SETRA | 94 | 78 |
| → SOLARIS | 52 | 25 |
| → TEMSA | 3 | 14 |
| → VAN HOOL | 0 | 1 |
| → VDL BUS | 2 | 14 |
| → VECTIA | 10 | 63 |
| → VOLVO | 183 | 277 |
| → ZHONG TONG | 0 | 1 |
| → TOTAL | 1.805 | 2.760 |

CUOTA DE MERCADO DE MICROBUSES

MATRICULACIONES POR MARCAS MICROBUSES (DATOS ANFAC)

| MARCA | 2020 | 2019 |
|------------------|------|------|
| → FIAT | 22 | 77 |
| → FORD | 43 | 64 |
| → IVECO BUS | 126 | 217 |
| → KARSAN | 0 | 1 |
| → MAN | 2 | 0 |
| → MERCEDES-BENZ | 161 | 286 |
| → OPEL | 0 | 1 |
| → PEUGEOT | 0 | 5 |
| → RENAULT | 12 | 82 |
| → RENAULT TRUCKS | 0 | 5 |
| → TOTAL | 366 | 738 |



PODIUM MICROBUSES 2020



MERCEDES-BENZ

PRIMER PUESTO

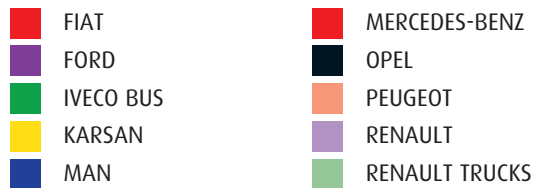
IVECO BUS

SEGUNDO PUESTO

FORD

TERCER PUESTO

Mercedes-Benz e Iveco repiten posiciones en el ranking de microbuses pero entra en tercer puesto Ford.



CONJUNTO DE AUTOBÚS Y AUTOCAR POR SEGMENTOS

Para poder entrar en detalle en el número de matriculaciones por segmentos detallados debemos tomar como referencia los datos del portal estadístico de la DGT (que se pueden ver más en detalle en la sección de ASCABUS de este número de Viajeros), y que difiere en 3 solo unidades con ANFAC en la cifra de total de autobuses y autocares matriculados en 2020. En su caso registra 2.169 en lugar de 2.171.

AUTOBUSES. Según los datos de la DGT, el segmento de Clase I ha matriculado 851 unidades (827 de más de 16 toneladas y 24 de menos).

AUTOBUSES DE CERCANÍAS. Según las estadísticas de la DGT, el segmento de Clase II matriculó 540 unidades (493 de más de 16 toneladas y 47 de menos).

AUTOCARES. Y en lo que respecta a la Clase III, las matriculaciones registran 587 unidades (403 de más de 16 toneladas y 184 de menos).

MICROBUSES. En el caso de microbuses, volviendo a los datos de ANFAC, la caída de cuota fue del 50,4%. Las tres marcas líderes son: Mercedes-Benz (161 unidades), Iveco (126 unidades) y Ford (43 unidades).



LAS MARCAS VALORAN SUS RESULTADOS

LA PANDEMIA ARRASA CON LAS MATRICULACIONES DE 2020 Y 2021 NO SERÁ MUCHO MEJOR

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

“Ocupamos la posición de liderazgo por décimo año consecutivo”



“Estamos muy satisfechos con los resultados teniendo en cuenta las condiciones adversas ante las que se encuentra nuestro sector. Sin bien han bajado notablemente las matriculaciones hemos superado la cuota de mercado histórica en autobuses y autocares (> 8T) con un 32,2% ocupando la posición de liderazgo por décimo año consecutivo.

Daimler Buses en España (EvoBus Ibérica) mejora su posicionamiento en los segmentos de interurbano ocupando el primer lugar; y mantiene su cuota de mercado en el segmento de urbano y microbuses con una gran ventaja respecto de sus competidores.

Es nuestro deseo que pronto mejore la situación de la COVID-19 que está afectando seriamente a nuestro sector y clientes. Esperamos que para el verano empiece a normalizarse un poco el uso del transporte público y se retomen los servicios de largo recorrido y discrecionales.

De la recuperación del sector dependerán las previsiones comerciales para este año. Desde luego será un año bastante difícil para todos. El objetivo es mantener nuestro liderazgo en el mercado y ofrecer los mejores productos y servicios a nuestros clientes.

Este año presentamos nuestros últimos y más avanzados desarrollos para el transporte urbano tales como los vehículos eléctricos eCitaro en su

versión rígida y el eCitaro G articulado.

El eCitaro en sus dos versiones incorpora una revolucionaria tecnología de baterías y propulsión totalmente eléctrica. En cuanto a las baterías, la oferta actual cubre la primera generación de baterías NMC y la segunda generación previsiblemente estará disponible este año. Se traduce en una alta autonomía y capacidad de carga, así como la posibilidad de carga de alto rendimiento mediante pantógrafo.

A su vez ya se encuentran disponibles las innovadoras baterías de estado sólido. Se caracterizan por una densidad energética alta y una gran vida útil. En Mercedes-Benz ofrecemos ambas opciones de baterías para que nuestros clientes puedan elegir en función de sus necesidades de uso. Para el transporte de cercanías y discrecional, contamos con el Intouro de reciente lanzamiento y que ha sido galardonada como Autocar del Año 2021 en España. El nuevo Intouro de Mercedes-Benz es sinónimo de rentabilidad, eficiencia, versatilidad en el uso y funcionalidad. El vehículo ofrece un nivel de seguridad sin precedentes, ya que se puede equipar con los más innovadores sistemas de seguridad de asistencia a la conducción como Active Brake Assist 5 y el Sideguard Assist.

A su vez seguimos ampliando y actualizando nuestra oferta de OMNIplus ON.”

IGNACIO CORTEZON, DIRECTOR COMERCIAL AUTOBUSES & MOTORES DE SCANIA IBERICA

“Scania logró matricular 425 unidades, de las cuales 250 fueron de vehículos propulsados por Gas Natural”

“En el mercado de autobuses y autocares donde Scania está presente (más de 16 toneladas) nuestra marca consiguió el año pasado una participación de mercado total de 24,4%, alcanzando la segunda posición. Por segmentos, la participación en Urbanos de Scania alcanzó un 18,6%, un 37,1% en Cercanías y un 21,3% en Interurbanos. Por unidades, en un año con una caída del mercado total de casi el 33% (1.739 uds), Scania logró matricular 425 unidades, de las cuales 250 fueron de vehículos propulsados por Gas Natural, habiéndose además desarrollado configuraciones inéditas hasta ahora en el mercado español, como algunas de las entregadas a los operadores del Transporte Interurbano de Baleares. También a resaltar entregas de unidades híbridas de clase 2, que ya alcanzan las 200 en toda España, y que rebasarán las 300 durante el 2021, convirtiéndose en la flota de autobuses Scania híbridos más grande del mundo. Parece que el sector va a salir transformado de esta crisis, aunque en qué medida dependerá de su duración, de la voluntad de las administra-

ciones públicas de apoyar a un sector que aporta tanto a la sociedad tanto económica como socialmente, y de la recuperación de la confianza de los turistas extranjeros que les permita volver a visitar nuestro país. Es claro que la transformación va a suponer también una transición más rápida hacia tecnologías de propulsión en vehículos más ecológicas, aunque es más importante que nunca el apostar por soluciones técnica y económicamente viables. En este sentido, prevemos algo más de actividad en los segmentos dependientes de contratos con Administraciones públicas, y en ese marco nuestra cartera actual nos permite augurar un razonablemente buen 2021, con matriculaciones por encima de las 350 unidades. Para lograr este objetivo, además de la cartera mencionada contaremos con la ayuda de la renovación total de la gama de chasis y autobuses. Será una total renovación con importantes mejoras en los costos de explotación para nuestros clientes, algo necesario más que nunca en estos tiempos inciertos.”



JAVIER CALVARRO, DIRECTOR DE IVECO BUS ESPAÑA Y PORTUGAL

“Hemos podido presentar unos resultados económicos positivos que invitan a iniciar este 2021 con esperanzas de recuperación”

“El año 2020 comenzó de una manera fantástica. Sin embargo, en marzo tuvimos que reorganizarnos y adaptarnos también a las nuevas necesidades del sector. Tras pasar el período más duro de la crisis sanitaria, para nosotros era muy importante promover herramientas comerciales que reactivaran el mercado y facilitaran a nuestros clientes la continuación de sus negocios. Por eso, desde IVECO Bus junto con nuestra financiera, IVECO Capital, y concesionarios hemos tratado de dar facilidades a nuestros clientes en la medida de lo posible, siendo conscientes de que no somos sólo un proveedor de soluciones sino un partner en el negocio.

En cuanto a nuestro cierre de año, cabe destacar que nuestra cuota de mercado general en todo el segmento de pasajeros ha crecido medio punto respecto al año anterior. Esto se ha debido en gran medida a que en el segmento de minibus y urbanos, IVECO BUS ha incrementado su número de matriculaciones en 6 y 2 puntos respectivamente. Finalmente, el sector más

afectado por el turismo, como es el Coach (vehículos para transporte discrecional o líneas regulares de largo recorrido) ha sufrido una gran caída de mercado, incidiendo directamente en el número de matriculaciones. A pesar de haber sido un año complicado en el que la pandemia se ha visto reflejada en todo el sector de pasajeros, hemos podido presentar unos resultados económicos positivos que invitan a iniciar este 2021 con esperanzas de recuperación, aunque esta se produzca en la 2ª parte del año.

El turismo, en especial, es uno de los factores fundamentales para el mercado del transporte de pasajeros, y por eso esperamos que, tras esta complicada situación sanitaria se vaya recuperando paulatinamente junto al sector del motor de nuestro país, ya que incidirá de manera directa en nuestro segmento. Siendo realistas, un sector tan perjudicado como el transporte de pasajeros, estimamos que la completa recuperación no será antes de 2022 pero ésta será algo más rápida que la última crisis sufrida en 2008.”



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

“Lo que nos proponemos este año es mantenernos al lado de nuestros clientes”



“Los vehículos de transporte de viajeros vivieron un mercado a la baja en 2020, sobre todo en el segmento del autocar, debido especialmente a las restricciones de movilidad impuestos como consecuencia del virus y a la caída de los turistas internacionales (de 84 millones en 2019 a menos de 20 el año recién finalizado).

En 2020, España matriculó 1.814 unidades, un -33,9% respecto al año anterior, con MAN alcanzando una cuota de mercado del 13,7% por encima de las ocho toneladas. En cuanto al mix por segmentos, el urbano ya supone casi la mitad del mercado mientras que el interurbano elevó unos 10 puntos su importancia hasta el 25%, y fue el autocar el que presentó los mayores descensos, -60%.

Por otro lado, las matriculaciones de vehículos completos supusieron el 42% del total, cinco puntos menos que en el ejercicio precedente. MAN tiene el firme convencimiento de seguir ofreciendo al cliente el producto que necesite, por lo que ambas líneas de negocio, chasis y vehículos completos, continuarán abiertas, como hasta la fecha.

El año 2020 vino marcado por la presencia del nuevo MAN Lion's City E en manos de los operadores nacionales para pruebas, que han destacado tanto su rendimiento como su autonomía (acciones que se repetirán durante este ejercicio) y el MAN Lion's City GNC Efficient Hybrid, que reduce su consumo hasta un 25% sobre la generación anterior, y cuyas primeras unidades ya han sido adquiridas por TMB Barcelona.

Otra gran novedad es la presentación del TGE intercity, que llega al mercado con carrocerías de Unvi y de NogeBus, en un abanico entre 16 y 22 plazas.

Hacer una predicción sobre el mercado en 2021 es complicado. Dependemos de infinidad de factores externos sobre los cuales no hay experiencia alguna, como las vacunas, la recuperación de la confianza... etc. Esperemos que el sector remonte lo antes posible.

Lo que nos proponemos este año es mantenernos al lado de nuestros clientes ofreciendo una gama completa de productos y servicios centrados en simplificar su día a día y generar el mayor rendimiento posible para su negocio.”

ANTONIO BAUTISTA, GERENTE DE SOMAUTO (OTOKAR ESPAÑA)

“En Somauto seguimos apostando por nuestros clientes”



“Hemos basado nuestras ventas en el transporte urbano y cercanías, cerrando el año 2020 con un total de 50 autobuses vendidos, ya que el mercado español se ha visto fuertemente afectado por la pandemia (dado que somos un país que vive del sector turístico y no ha habido a penas viajes, bodas y demás eventos, por lo que muy pocos son los que se han atrevido a invertir en la renovación de su flota). Nadie se podía imaginar que el 2020 fuera a depararnos una pandemia de estas magnitudes y con tan devastadoras consecuencias económicas: 4.000 millones de euros de pérdidas en el sector transporte, por lo que obviamente ha habido un descenso significativo de trabajo.

Nosotros nos dedicamos única y exclusivamente la venta de autobuses, por lo que la cuota que representa ese sector es del 100 %

Es difícil predecir lo que va a pasar en un futuro, el año que viene será un año de recuperación

del sector, en el que las inversiones en renovación de flota serían las justas y necesarias, dando paso a un 2022 en el que ya se empezaría a renovar más flota. Sin embargo, tardaremos en recuperar las cifras de 2019, estimando una recuperación en el año 2023.

Así mismo, dado que no se espera mucho movimiento en vehículos de clase III, en 2021 Otokar va a centrar sus esfuerzos en vehículos urbanos y de cercanías(interurbanos): presentación del nuevo e-kent, vehículo eléctrico, en abril, presentación del Nuevo Territo y territo GNC en el mes de junio y Kent Híbrido para finales de año.

Iremos anunciando y llamando a nuestros clientes para realizar presentaciones en las que puedan disfrutar de todas las prestaciones de nuestros nuevos autobuses y, por su puesto, a toda empresa que esté interesada.”

JAIME VERDÚ, DIRECTOR COMERCIAL DE VOLVO BUSES

“Hemos obtenido un crecimiento que ha aumentado nuestra cuota de mercado del segmento intercity”

“En líneas generales ha sido un año de bajas matriculaciones, dada la situación actual, que por encima de todo ha afectado al transporte de pasajeros. Se han suspendido numerosos servicios discrecionales debido a la COVID-19, y la ciudadanía también se muestra más reticente a tomar el transporte público. Como resultado de todo esto, el mercado ha caído en un 33% y nosotros, por suerte, hemos logrado estar por debajo de esa caída.

En nuestro segmento intercity sin embargo nos hemos mantenido muy bien, con cifras positivas a pesar de las circunstancias. Tanto es así, que incluso hemos obtenido un crecimiento que ha aumentado nuestra cuota de mercado. No obstante, el segmento de coach ha sido el más afectado en este sentido, a pesar de habernos mantenido por encima de la media y haber incrementado en un 1,5% de la cuota. Hemos crecido en ambos segmentos, incrementando nuestra presencia en estos mercados en 2,7%. Por otro lado, en lo que respecta a los modelos urbanos estamos satisfechos con los resul-

tados obtenidos con los productos que disponemos, y seguiremos trabajando en ofrecer nuevos y mejores productos que se adecúen a los requisitos de los que ahora precisa el mercado. Además, ha sido un año importante dentro de este segmento, ya que hemos comenzado las pruebas del primer autobús eléctrico de Volvo, un gran paso para nosotros y para el sector.

Nuestras previsiones son modestas, pero realistas y, esperamos, positivas. En lo referente al segmento intercity prevemos que se efectuarán renovaciones en el mercado, que nos permitirán lograr un crecimiento sostenido frente a los volúmenes de entrega que hemos experimentado durante el año 2020. No obstante, en la parte de coach dependemos de las medidas que establezcan los organismos públicos, entre otras entidades. Las cuales confiamos que serán propicias para hacer posible la reactivación del turismo, lo cual será un factor determinante para nosotros, y nos ayudará a conseguir una buena acogida de nuestra nueva gama.”



MIGUEL ANGEL PEREZ, DIRECTOR COMERCIAL DE IRIZAR ESPAÑA Y PORTUGAL

“De los 39 integrales matriculados por Irizar, 36 son autocares convencionales y 3 autobuses eléctricos”

“La aparición de la Covid 19, algo totalmente imprevisible, ha supuesto un descenso superior al 50% en las matriculaciones a nivel global, lo que evidentemente ha generado un cambio en la tendencia ascendente del Grupo Irizar. No obstante, la diversificación del Grupo Irizar y su presencia en otros segmentos de mercado, como es el caso del autobús urbano eléctrico cero emisiones, ha supuesto un incremento en ventas en este sector. Además, siguiendo nuestra estrategia de apuesta por la movilidad sostenible, decidimos diversificar el número de soluciones que permitan reducir las emisiones contaminantes. Como ejemplo, el desarrollo del vehículo de cercanías con propulsión GNC nos ha posibilitado entrar en otro nuevo segmento de mercado que ha derivado en los primeros pedidos. Todo ello ha compensado en parte, evidentemente no de forma total, la caída experimentada en el mercado de vehículo convencional. En datos, el total de vehículos

integrales de la marca Irizar ha sido de 39, de los cuales 36 son autocares convencionales, y 3 autobuses eléctricos.

Realmente, en esta situación de pandemia, es muy difícil aventurarnos a hacer previsiones del volumen de negocio. Tenemos que esperar el fin de la crisis sanitaria para que se pueda reducir la crisis de movilidad. Por lo tanto, no vemos un comienzo de recuperación de este sector hasta verano 2021. Nuestra previsión para 2021 está en la línea de repetir los datos de 2020 durante el primer semestre, mejorar durante el segundo semestre del año y subir sustancialmente en el vehículo eléctrico de acuerdo a los numerosos proyectos en los que estamos involucrados. Con nuestra gama de autocares y autobuses con propulsiones más sostenibles (eléctricos cero emisiones, híbridos-eléctricos y ahora también a gas, tanto GNC como GNL) destinados al segmento de cercanías esperamos compensar en alguna medida el descenso.”



JESÚS ALONSO, DIRECTOR COMERCIAL SOLARIS BUS IBERICA SLU

“Vamos por el camino correcto para que Solaris sea una marca de referencia en España”



“Durante 2020, al respecto de matriculaciones de autobuses urbanos, único sector en el que hemos estado presentes, hemos pasado de una cuota de mercado de un 2,3% en 2019 a algo más de un 6%. Estos números corroboran que vamos por el camino correcto para que Solaris, empresa perteneciente al grupo CAF, sea una marca de referencia en España. Nuestro objetivo es que el mercado español sea uno de los prin-

cipales mercados de Solaris en Europa y en esa línea debemos trabajar. Durante este año 2021 seguiremos realizando nuestra actividad comercial con las tecnologías ya conocidas, pero, además, vamos a poner en marcha proyectos enfocados a ampliar la oferta de soluciones de electromovilidad, fundamentalmente centrados en diferentes versiones de buses híbridos, eléctricos y de hidrógeno.”

HÉCTOR RODRÍGUEZ, DIRECTOR GERENTE VDL BUS & COACH ESPAÑA

“En VDL hemos de valorar el año 2020 como positivo”



“Aunque parezca extraña la respuesta, en VDL hemos de valorar el año 2020 como positivo. Evidentemente con una caída de las matriculaciones cercanas al 90% no podemos hablar de ventas concretas. Además, a este respecto, hemos de tener en cuenta que a VDL Bus & Coach España el año 2020 nos ha encontrado aún en proceso de introducción y consolidación de la marca. El año 2020 nos ha servido para replantearnos la estrategia de la marca en el país a corto y medio plazo. Hemos realizado cambios estructurales e incluso cambio de sede. Tenemos muy adelantada la implantación de la nueva estrategia con la cual hemos conseguido dar un importante salto cuantitativo en lo que a presencia, red y servicio se refiere. Hoy por hoy tenemos en exposición 10 vehículos repartidos por toda la geografía española con la intención de acercar VDL a todo aquel que tenga la curiosidad de conocer el producto. En cuanto a la estrategia sobre cartera de productos, y debido al momento histórico que estamos atravesando, hemos modificado la política inicial de la marca y aceptamos el reto de entrar al mercado español, no solamente con autocares sino también con microbuses. En paralelo, tenemos los ojos muy abiertos y enfocados en nuestra gama para transporte público, debido a que observamos que tanto los segmentos urbanos e interurbano están siendo precursores de la movilidad del futuro inmediato, en donde VDL cuenta con una gama recién renovada. Para finalizar me gustaría transmitir que el equipo de VDL en España goza de una motivación excepcional y que nos encontramos preparados para afrontar el nuevo reto ya que estamos convencidos que los próximos años el

mercado va a requerir de mucha flexibilidad y de soluciones novedosas. Este mismo concepto ha sido muy bien entendido en nuestra central en Holanda en donde consideran a España como uno de los mercados con mejores expectativas de futuro para continuar creciendo.

El transportista se enfrenta a una nueva era donde tendrá que reinventarse en muchos aspectos para poder continuar su actividad. En VDL como marca ya nos hemos reinventado y esperamos poder transmitir esta idea a los empresarios del sector para ayudarles a conseguir la mejor adaptación para el futuro. Tenemos la tecnología, las soluciones, el equipo humano, las ganas y sobre todo, la voluntad de triunfar con nuestras nuevas fórmulas; porque como expertos en movilidad no podemos estar parados!

El año 2021 no nos atrevemos a vaticinar ningún tipo de resultados pero trabajamos día a día con la certeza de que la actividad en el sector se va a reactivar y probablemente con un efecto rebote, para el cual hemos de estar muy bien preparados. La gente tiene ganas de volver a moverse y es algo que inevitablemente pasará. Tenemos la convicción de que una de las soluciones, (como bien reza uno de los valores de la marca “Strength Through Cooperation - Fuerza a través de la cooperación”), pasa por estar unidos en el sector, compartir sinergias e interiorizar la idea de que lo bueno para el conjunto será lo bueno para el individuo. Para conseguir los objetivos de 2021 esperamos convencer con nuestros autocares Futura, introducir nuestra gama de microbuses MidEuro y MidCity y enamorar con nuestras nuevas soluciones flexibles para el transporte de pasajeros.”

JUAN CARLOS PÉREZ, CEO DE KING LONG ESPAÑA

“Tenemos programadas para este año todas aquellas entregas que no pudieron realizarse el año pasado de autobuses híbridos y eléctricos”

“Los resultados obtenidos están en concordancia con la situación que atraviesa todo el sector y que, tanto empresas de transporte, como fabricantes e importadores, necesitamos de una pronta reactivación para relanzar todos nuestros objetivos y estabilizarnos; por tanto, resulta difícil sacar una nítida conclusión del año pasado al tratarse de un periodo atípico y con la particularidad que la pandemia se está agravando en el tiempo. No obstante, tenemos programadas para este año todas aquellas entregas que no pudieron realizarse el año pasado de autobuses híbridos y eléctricos y que, con toda probabilidad y sumado a nuevas ventas para el 2021, normalizarán nuestro buen ritmo de crecimiento e implantación en los diferentes segmentos donde King Long ya está presente. Nuestro principal objetivo marcado para este año, pasa por potenciar toda nuestra gama de

vehículos híbridos y eléctricos e incorporar al catálogo de autobuses urbanos los nuevos vehículos propulsados por hidrógeno con la finalidad de convertirnos en un referente a nivel nacional en soluciones de movilidad mediante las nuevas energías. Además, a lo largo del año, tenemos previsto desplegar nuestra tecnología de conducción autónoma nivel 4 para todos aquellos clientes interesados en adentrarse en el futuro.

En cuanto al discrecional, también incorporaremos nuevas motorizaciones de mayor cilindrada para satisfacer la demanda de empresas dedicadas al largo recorrido que nos reclamaban ampliar la gama de potencias sin renunciar a nuestra fiabilidad, equipamiento y tecnología que caracterizan a nuestros autocares.



GAEL QUERALT, CEO DE INDCAR

“Nuestro foco para 2021 es la movilidad sostenible y en especial hacia la tecnología del GAS”

“Los resultados de Indcar en España durante 2020 han sido discretos a consecuencia de la crisis COVID19 que ha tenido una repercusión muy fuerte en nuestros clientes. Si bien en pasados años teníamos una cuota significativa en minibuses de uso escolar y turístico, la pandemia ha frenado estos dos sectores y consecuentemente, nuestras ventas. Hemos visto un pequeño repunte en España del vehículo urbano del que esperamos será uno de los motores de recuperación para el 2021. En otros mercados como el italiano, francés y los países nórdicos hemos tenido más éxito debido a la buena acogida de todos nuestros vehículos del segmento urbano. Las previsiones son cautas pero optimistas. Entendemos que estamos más cerca de la recuperación y que el sector deberá empezar a volver a una cierta normalidad. Por lo que hace a nuestras ventas, de lo que hemos empezado el año, ya hemos entregado varias operaciones de concursos públicos, como 30 vehículos 100% urbanos para la ciudad de Roma, 15 para la ciudad de Potenza (Italia) y estamos ultimando otras operaciones más, con lo que vemos y nos hace pensar en una cierta recuperación lenta y progresiva sobre todo en el segmento Urbano y Escolar.

La mayoría de nuestra producción la dedicamos a la exportación, en especial para los mercados italiano y francés, y vemos con optimismo poder tener un volumen que mejore los resultados del 2020.

En este sentido, teniendo en cuenta la situación del sector, de nuestros clientes y de nuestros colaboradores y competidores, somos optimistas pero es urgente y muy importante en que se puedan dar ayudas desde los gobiernos y Europa para poder sacar adelante este sector tan importante para la movilidad pública incentivando y apoyando la renovación del parque de vehículos actual con motorizaciones Euro 3 y Euro 4. Nuestro foco para 2021 es la movilidad sostenible y en especial hacia la tecnología del GAS, conjuntamente con IVECO. A mediados de 2020 lanzamos una amplia gama de vehículos carrozados sobre chasis Iveco Daily GNC en todos los segmentos: escolar, urbano, interurbano y turístico. Toda esta gama se presenta con soluciones que doblan la autonomía del vehículo hasta unos 510L de gas sin perder capacidad de pasajeros y que da una gran ventaja competitiva para los operadores. En esta apuesta hacia el GAS, hoy por hoy, podemos confirmar que ofrecemos la gama más amplia en Minibuses de Europa en vehículos GNC.”



ISMAEL GÓMEZ, DIRECTOR COMERCIAL DE ISUZU ESPAÑA

“Enfocamos 2021 con mucha energía y buenas expectativas”



“Mobility Bus Spain presentó formalmente su Distribución de autobuses ISUZU en Noviembre de 2019 y participamos en la Feria de Silleda donde tuvimos una gran aceptación por parte de los clientes que nos visitaron en el stand. Realizamos la entrega de la primera unidad VI-SIGO y con muchas expectativas de pedidos. Desgraciadamente la Pandemia frenó todo. El mercado de vehículos cayó mucho y especialmente el del sector discrecional y turístico que ha quedado muy afectado.

La cancelación de FIAA supuso también una falta de visibilidad y magnífica oportunidad para que todos los operadores nacionales pudieran ver in situ nuestros modelos que cubren todos los segmentos.

A pesar de ello conseguimos el pedido de 4 unidades de nuestro modelo urbano NovocitiLife (8 m y 60 pasajeros) y varias unidades de nuestro modelo Turquoise (7,8 m y hasta 33 pasajeros) que están siendo entregadas en 2021.

Por tanto podemos considerar que 2020 para Mobilitbus ha sido un año difícil en términos de exposición, presentación y pruebas técnicas en carretera, pero hemos recibido también la confianza en nuestros vehículos y enfocamos 2021 con mucha energía y buenas expectativas.

Presentamos nuevos modelos que complementan los ya existentes, con los modelos KENDO tanto en CNG como Diésel, modelo GRAN TORO un midibus de 8,5 m para 35-37 plazas muy versátil y competitivo, y nuestro modelo 100% eléctrico Novociti VOLT de 8 metros con un diseño vanguardista y un rango de autonomía de hasta 370 km.

Realmente estamos seguros que 2021 será exitoso para nuestra marca cuando los operadores españoles tengan la oportunidad de ver y testar la gran calidad de los autobuses ISUZU que ya está contrastada en el resto de Europa, con gran aceptación especialmente en el mercado francés y en el italiano.”

AYKAN CAVLAK (INTERNATIONAL SALES MANAGER) Y BARIS TUMER (ACCOUNT MANAGER), RESPONSABLES DE TEMSA DEL MERCADO ESPAÑOL

“Creemos en el poder de las energías renovables para un mundo más sostenible”



“Para TEMSA, el año 2020 fue bastante desafiante debido a la pandemia de Covid 19. Esta situación desfavorable fue válida no solo para Temsa, sino también para todos nuestros competidores en el mercado. Por esta razón, seguimos trabajando para cambiar la situación a nuestro favor y aprovechamos este tiempo para recuperarnos y establecer una nueva estrategia. Además de nuestro distribuidor existente Turkeybus, llegamos a un acuerdo con nuestro nuevo y poderoso distribuidor, Marin Ayala, con el fin de incrementar nuestras operaciones en un gran mercado como España.

TEMSA dispone de una amplia gama de productos. Además de nuestros vehículos midibus, interurbanos y autocares, también se encuentran disponibles nuestros vehículos eléctricos urbanos de 9,5 m y 12 m y de GNC de 12 m.

Más de 5 de nuestros vehículos en el segmento de autocares y midibus están en perfecto estado y listos con las opciones de regulación adi-

cionales necesarias de para el transporte escolar español.

Como se sabe, hubo un cambio en la estructura societaria de Temsa a finales de 2020. Sabancı Holding y PPF IndustryCo (una filial de PPF Group) completaron todos los procesos oficiales para la adquisición de Temsa Ulaşım Araçları. TEMSA, Sabancı y PPF unieron fuerzas para el futuro de TEMSA.

Como Temsa, creemos en el poder de las energías renovables para un mundo más sostenible. Por esta razón, además de nuestros vehículos eléctricos y de GNC existentes, seguimos con nuestros proyectos de vehículos de combustible alternativo.

Por otro lado, continuaremos satisfaciendo las necesidades del mercado con nuestros vehículos insignia en el segmento de autocares e interurbanos, MD7 Plus, LD SB Plus, HD y Maraton en los próximos años.”



LOS PREMIADOS RECOGEN SU TROFEO

LOS PREMIOS AUTOCAR, AUTOBÚS, MIDIBÚS Y MICROBÚS DEL AÑO 2021 LLEGAN A CASA

MERCEDES-BENZ, IRIZAR E-MOBILITY, FERQUI E INTEGRALIA, QUE RESULTARON GANADORES EN LAS CATEGORÍAS DE VIAJEROS DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE 2021, NOS MUESTRAN SU MERECIDO TROFEO

Debido a las medidas de seguridad exigidas por la pandemia, este año el acto de entrega de trofeos de los Premios Nacionales del Transporte 2021, organizados por EDITEC y elegidos por los transportistas y expertos en movilidad de personas y mercancías de nuestro país, no pudo celebrarse presencialmente. Los representantes de las firmas ganadoras, nos enseñan su trofeo junto al vehículo con el que han logrado la victoria en esta edición de los premios. Esperamos que el próximo año, la ceremonia pueda realizarse presencialmente y disfrutemos juntos de la entrega de galardones.



AUTOCAR DEL AÑO 2021 EN ESPAÑA
Mercedes-Benz Intouro

Juan Maldonado, Director General de Evobus Ibérica.



AUTOBÚS DEL AÑO 2021 EN ESPAÑA:
Irizar ie bus

Imanol Rego, Director General de Irizar e-mobility.



MIDIBÚS DEL AÑO 2021 EN ESPAÑA
Ferqui Sunrise Semiurbano GNC

Faustino Quince, Administrador y Director Comercial de Ferqui.



MICROBÚS DEL AÑO 2021 EN ESPAÑA
Integralia ONE T4

Efrén Rodríguez, en representación de Integralia.

PATROCINADORES:



LOS PEQUEÑOS DE LA CARRETERA TIENEN FUTURO

LAS NUEVAS PROPULSIONES, PROTAGONISTAS EN EL MERCADO DE MICROS Y MIDIS

LOS LÍDERES DEL MERCADO DE MICROBUSES HAN SIDO MERCEDES-BENZ E IVECO, UN AÑO MÁS. SIN EMBARGO, CABE DESTACAR QUE GRAN PARTE DE ESAS MATRICULACIONES CUENTAN CON LA COLABORACIÓN DE LA INDUSTRIA CARROCERA ESPAÑOLA

El segmento de vehículos para el transporte colectivo de pasajeros por carretera que más ha caído ha sido el de microbuses. Sin embargo, sigue despertando interés en el mercado en micros y midis volverá a despegar tras la pandemia. De hecho, casi todas las marcas cuentan con este tipo de producto o incluso se han especializado en él. Lo más destacado este año es el incremento de oferta de propulsiones respetuosas con el medio ambiente y la llegada de nuevos agentes al mercado español para este tipo de segmento.

LLEGAN NUEVOS JUGADORES AL MERCADO DE MICROS Y MIDIS

A España han ido llegando en los últimos años, diferentes marcas que distribuyendo principalmente microbuses y midibuses, se han posicionado muy bien en nuestro mercado tanto con carrozados como con vehículos autoportantes: AutoCuby, Otokar, Temsa, King Long, Isuzu y ahora también Karsan. Este año se han sumado nuevas opciones de marcas como VDL y MAN. Mercedes-Benz e Iveco, son los líderes indiscutibles del sector, sin embargo, la industria carrocera termina gran parte de su producción para el mercado español.

MIDIBÚS Y MICROBÚS DEL AÑO 2021

En esta edición de los Premios Nacionales del Transporte 2021, han resultado ganadores en las categorías de Midibús y Microbús del Año, dos nuevos productos diseñados por los carroceros españoles. Ferqui Sunrise Semiurbano GNC fue el modelo ganador del Midibús del Año 2021. Con chasis frontis Iveco 70C GNC EURO VI, esta carrocería ofrece capacidad para 22 asientos + conductor y cuenta con 3 transportines en la parte trasera y es apto para 1 silla de ruedas. Dispone de rampa manual en la puerta trasera, cámara en la puerta de servicio, aire acondicionado en techo, calefacción por convectores y letreros electrónicos delantero, trasero y lateral. Cuenta con una luna delantera panorámica y acristalamiento lateral doble tintado oscuro, así como 2 puertas de servicio eléctricas: 1 delantera de una hoja y 1 trasera de doble hoja. Tiene también soporte para máquina canceladora, iluminación interior a base de tiras led, adaptación a la normativa de transporte escolar y equipos audiovisuales como micrófono de conductor y radio digital/Bluetooth. También equipa embellecedores de rueda y tapas de acceso laterales a las bombonas de gas. En cuanto a seguridad, ofrece sistema de advertencia de abandono de carril (LDWS). Integralia ONE T4 es el modelo ganador del Microbús del Año 2021. Es un carrozado sobre Mercedes-Benz Sprinter que está configurado para llevar a 21 pasajeros y dispone de 3,5 metros cúbicos en espacio de



CAR-BUS.NET eURBAN.

maleteros, sin superar los 5.500 kilos. La propuesta de valor de Integralia es trabajar con vehículos de bajo peso y gran capacidad gracias al empleo de materiales de alta tecnología, como la fibra de carbono y el acero estructural. Este modelo lleva implementado IBBC, Integralia Bus Board Control, un desarrollo propio de Integralia en colaboración con empresas tecnológicas navarras que permite controlar todos los parámetros del microbús desde una consola central táctil. Este sistema aumenta sensiblemente la seguridad en la conducción al eliminar las tradicionales botoneras. Además, ONE es el único vehículo en su categoría que ofrece un suelo plano y condiciones especiales en la accesibilidad y comodidad para los pasajeros, gracias a sus dos filas paralelas interiores. Este vehículo es especialmente reconocible desde el interior, gracias a la aplicación del concepto de "Espacios Únicos" que vertebra todos los diseños de los productos de esta empresa navarra.

CAR-BUS.NET HA LANZADO SU SEGUNDO MICROBÚS ELÉCTRICO, EL eURBAN

LA INDUSTRIA CARROCERA APUESTA POR MIDIS Y MICROS ECOLÓGICOS

A las propuestas ya existentes tanto eléctricas como de gas, se siguen sumando soluciones ecológicas para el segmento de midis y micros. Los carroceros lo tienen claro: el futuro es verde.

eURBAN es el nuevo microbús eléctrico de Car-Bus.net. Con su dilatada experiencia en el sector del microbús ya presentó el WOLTA, un vehículo 100%



INDCAR Mobi CityGNC.

Ferqui



SUNRISE

SUNSET S4



DINO

NORA



CABRANES ADQUIERE EL PRIMER MICROBÚS MAN TGE DE ESPAÑA



El operador asturiano Autocares Cabranes ha sido el primero en apostar por este modelo en nuestro país. El vehículo cuenta con el más completo equipamiento de seguridad y confort y cumple con los mayores estándares de emisiones medioambientales - Euro 6D-. Cabranes apuesta siempre por la calidad y las mejoras en sus productos. El vehículo ya está disponible para entrar en servicio y se puede reservar y pagar a través de la plataforma virtual de Cabranes y Bizum.



El CEO de Autocares Cabranes, Fernando Álvarez Neira, afirma: "Nosotros tenemos la filosofía y compromiso de ofrecer un producto de calidad en nuestra flota y con altos estándares medioambientales. Aunque la difícil situación actual penaliza nuestra habitual y constante renovación de vehículos, no hemos querido dejar de innovar e incorporar a esta un nuevo producto interesante. Nuestra relación con la marca es muy fluida. Cuando conocimos su nuevo microbús vimos que se adapta a nuestras necesidades. Por la orografía de Asturias nos encaja muy bien y nos parece además un vehículo muy versátil para poder realizar diversos tipos de servicios discretos con su capacidad de 20 plazas y su interesante equipamiento, en el que destacan sus sistemas de seguridad. Permite además realizar nuestro compromiso medioambiental al cumplir su motor Euro 6 D, con los más exigentes niveles de emisiones permitidos por la UE. Todo ello, nuestra estrategia de búsqueda siempre de la innovación y la destacada calidad técnica y mecánica del vehículo, nos ha permitido poder ser el primer operador español que disfrute de este nuevo microbús que hemos rotulado con el vinilo de nuestro 75 aniversario, celebrado el año pasado."



Manuel Fraile, Director Comercial de Buses de MAN TRUCK & BUS IBERIA indica: "Estamos encantados de haber completado nuestra gama y poder ofrecer a nuestros clientes, de mano de MAN TGE Intercity, un producto Premium a la medida de su negocio. Agradecemos a un cliente de referencia como Cabranes su confianza al comenzar con nosotros este nuevo camino en el mercado de los microbuses."



INTEGRALIA ONE T4.



UNVI Compa PMR.

eléctrico del cual tiene circulando 18 unidades en la EMT de Madrid. Ahora, junto a QEV TECHNOLOGIES lanza al mercado el nuevo Microbús eURBAN, con una capacidad para 22 pasajeros, una autonomía de más de 250 km, velocidad máxima de 100 km/h y un tiempo de carga de 3 horas con un coste de inversión y mantenimiento muy contenidos. El nuevo desarrollo de Car-Bus.net incorpora las mejores y últimas soluciones tecnológicas para la gestión de las baterías, mediante desarrollo de un software de última generación para la gestión de la flota.

INDCAR presenta su gama de minibuses GNC con depósitos ampliados, lo que permite a sus vehículos de gas el doble de autonomía gracias a sus tres bombonas que suman 510 litros (2 de 240 litros y una de 30 litros) frente a los 246 litros de la versión de gas estándar. En ambos casos el vehículo se monta sobre chasis Iveco Daily 70c14 GNC. Los depósitos XL son de fibra de vidrio de alta resistencia con recubrimiento de acero.

UNVI ha sido uno de los dos carroceros elegidos por MAN para carrozar en España su nuevo modelo de microbús TGE. El carrocer gallego Unvi personaliza el MAN TGE con su modelo S20. Ofrecerá tres versiones: 19 plazas + C, 22 plazas + C en la versión XL y la 6 + C en la versión PMR. La capacidad de la bodega varía de 0,5 m³ a 1,75m³.

ARTESANOS DE LA CARRETERA

Los carroceros españoles son capaces de adaptar cualquier vehículo a las necesidades del sector. En el caso de los microbuses y midibuses, son vehículos con tendencia a ser utilizados en sectores que requieren mucha personalización, tanto en el caso de los transfer VIP, como los transportes PMR o ahora, también, vehículos capaces de recorrer las calles de las ciudades sin emisiones y permitiendo la accesibilidad para todos.



EL GRUPO MONBUS APUESTA POR ISUZU

HA ADQUIRIDO 22 UNIDADES: 21 DEL MODELO TURQUOISE Y 1 DEL MODELO NOVOCITYLIFE

MOBILITYBUS, DISTRIBUIDOR DE LA MARCA EN ESPAÑA, YA HA COMENZADO A ENTREGAR A MONBUS LAS PRIMERAS UNIDADES DE UN PEDIDO DE 22 VEHÍCULOS

Van motorizados con su prestigioso motor ISUZU de 186 Hp y caja de cambios automatizada ISUZU. La caja de cambios NEES de ISUZU es una caja mecánica automatizada de 6 velocidades y facilita especialmente la conducción en recorridos regionales y urbanos con un bajo consumo de combustible que permitirá ser un vehículo rentable tanto para la empresa como para los pasajeros.



Miembro del Jurado.

LAS 21 UNIDADES TURQUOIS

Los Turquois son midibuses de 7,8 metros. Este modelo es un vehículo versátil que permite recorrer tanto carreteras convencionales como carreteras angostas y sinuosas gracias a sus mínimos radios de giro y gran maniobrabilidad.

Estos vehículos incorporan 33 asientos para pasajeros y también pueden transportar 6 pasajeros de pie. Un alto porcentaje de estos vehículos van equipados con elevador para sillas de ruedas.



LA UNIDAD NOVOCITYLIFE

Además, se ha hecho entrega de una unidad del modelo NovocitiLife, un urbano de 8 metros de longitud de piso bajo con capacidad de hasta 21 plazas sentadas (más 4 transportines) y 39 pasajeros de pie. Cuenta con magnífica maniobrabilidad y está equipado con caja de cambios Allison que ofrece el mejor rendimiento en circulación y arranque en paradas. Permite una gestión ágil del transporte urbano en ciudades con difíciles recorridos por su gran maniobrabilidad y gran capacidad.



LA ACCESIBILIDAD TIENE AÚN MUCHOS RETOS

SÓLO 9 CAPITALES ESPAÑOLAS INCLUYEN EN SUS PMUS ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE

AUNQUE TODAS LAS CIUDADES ESPAÑOLAS ESTÁN TRABAJANDO PARA MEJORAR SU MOVILIDAD ACCESIBLE, LA NOTA MEDIA DE LOS USUARIOS PMR ES BASTANTE BAJA Y QUEDA MUCHO POR HACER

Según el Índice de Movilidad Sostenible de las Capitales de Provincias de España (IMSCE 2020), presentado por la consultora IdenCity, el nivel medio de movilidad accesible en las áreas metropolitanas de nuestro país se situaba en 55,8% justo antes del confinamiento. Esto significa que las personas con discapacidad siguen encontrando en líneas generales muchas barreras para moverse con normalidad.

En el observatorio se indica que la accesibilidad en el transporte público es insuficiente. Entre las principales lagunas se encuentra la falta de apps de movilidad adaptadas a sus necesidades en más de la mitad de las capitales de provincia, o que en 16 de las 52 ciudades estudiadas no hay regulación específica para promover la accesibilidad universal en el transporte público. En las otras 36 ciudades sí se incluye la movilidad accesible en sus Planes de Movilidad Urbana Sostenible. Sin embargo, tan sólo 9 de ellas hablan en esos PMUS de la eliminación de barreras en infraestructuras y en las flotas de transporte público o en los sistemas de información al pasajero. Las ciudades con mejor nivel de accesibilidad son las que no sobrepasan el millón de habitantes. Destacan entre ellas: Girona, Pamplona, Vitoria-Gasteiz, Toledo y Logroño.

PANDEMIA Y ACCESIBILIDAD

El Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI) presentó en junio de 2020 un informe de urgencia denominado "El impacto de la

pandemia del Coronavirus en los derechos humanos de las personas con discapacidad en España."

El primer punto que se destaca durante esta crisis es el acceso a la información: "la ciudadanía ante una situación de alarma mundial precisa de datos, orientaciones de higiene, sanitarias y de protección que sean fiables, actualizadas y accesibles por parte de las autoridades sanitarias. Sin embargo, en los primeros momentos de la crisis, ninguna de las comparecencias de los portavoces de salud pública fue accesible para las personas sordas, con discapacidad auditiva y sordociegos. Situación que tuvieron que suplir las propias organizaciones de la discapacidad difundiendo vídeos accesibles en sus redes sociales." Esto significa, que al estrés que a todos nos ocasionó el primer momento de la pandemia hay que sumarle que ellos no podían entender los mensajes de recomendaciones sanitarias o las restricciones de movilidad impuestas.

"Aunque el coronavirus ha tenido menor incidencia en las áreas rurales con respecto a las ciudades, las personas con discapacidad o situación de dependencia que viven en el campo se han visto abocadas a un doble confinamiento: por el Estado de Alarma y por el aislamiento inherente a la falta de servicios y prestaciones inherente en gran parte al medio rural", se afirma en el informe del CERMI.

También se alertó en ese informe de urgencia sobre la necesidad de movilidad de algunas personas discapacitadas: "El Real Decreto del estado de alarma lleva consigo restricciones en la movilidad personal. Sin embargo, determinadas personas no pueden, por



Equipo en microbús de IRC.

razones perentorias asociadas a su discapacidad, permanecer indefinidamente en sus domicilios, confinadas, y necesitan ineludiblemente acceder a la vía pública para evitar episodios de colapso personal con grave afectación de su conducta, de sus condiciones de salud y de bienestar psicofísico y emocional; como las personas con discapacidad intelectual, del desarrollo, el trastorno del espectro del autismo, el asperger, la psicosis o enfermedad mental, el daño cerebral adquirido, y otras de efectos análogos. Inicialmente el Real Decreto no recogía estas situaciones, llegando incluso las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado a denunciar a estas personas con discapacidad y sus familias, que por necesidades puramente terapéuticas salían a la calle. Una discriminación que se solventó posteriormente.”

HIDRAL GOBEL HA AMPLIADO ESTE AÑO LA CAPACIDAD DE PRODUCCIÓN EN LA RENOVACIÓN DE SU FÁBRICA

Para muchas personas en el mundo, la pandemia ha sido todavía más dura por sus discapacidades. No encontrar información adaptada para entender qué ocurre y qué normas hay que seguir durante las cuarentenas, restricciones de movilidad que dificultan sus tratamientos o la prohibición de entrada en algunos espacios públicos acompañados... han sido la causa de que muchos ciudadanos vivan aún más aislados.



Hidral Gobel ha renovado su fábrica y ha ampliado su capacidad productiva



PERSONAS EN MOVIMIENTO

PUERTAS Y SISTEMAS DE ACCESIBILIDAD PARA TRANSPORTE PÚBLICO

www.masats.es



PMR, UN SEGMENTO MUY AFECTADO POR LA PANDEMIA

Hemos hablado con los referentes de equipos PMR para la movilidad en autobús en nuestro país: HIDRAL GOBEL, IRC y MASATS sobre la situación del sector, previsión y oferta de productos.

¿CÓMO VALORAN LOS RESULTADOS DE 2020?

HIDRAL GOBEL: "Hidral Gobel ha aprovechado el 2020 para reorganizar y seguir asentando las bases del crecimiento orgánico en el que estamos envueltos. Durante este año pasado hemos renovado nuestra fábrica ampliando la capacidad productiva, actualización de certificaciones ISO de calidad, y trabajado en la mejora y renovación de producto de la mano de nuestros colaboradores.

En ventas, 2020 ha sido un año difícil, pero los pedidos originados en 2019 y la expansión internacional ha hecho que Hidral Gobel haya podido mantener una carga de fabricación bastante sostenible durante estos últimos meses.

IRC: "IRC – INTERNATIONAL RAILWAY CONSULTING, S.L. suministra componentes y servicios en varios sectores. Esta situación nos ha permitido tener unos resultados del año 2020 satisfactorios, debido a la diversificación en mercados y en productos. Así como al mayor incremento de la exportación, con colaboraciones cada vez mayores y más potentes en varios países europeos y de Oriente Medio. En estos momentos, estamos consolidados en varios sectores como el ferroviario, carrocería de ambulancias, carrocería de bus, carrocería de vehículos policiales y productos hospitalarios. La pandemia nos ha afectado, especialmente en el sector del autocar & autobús con una disminución de las ventas considerable. Sin embargo, otros sectores como las carrocerías de ambulancias se han visto incrementados en ventas. En el apartado de post-venta hemos incrementado el negocio, con una consolidación importante en talleres y operadores, tanto en España, como

Portugal y Sur de Francia. A nivel general, la caída de ventas ha sido con respecto a 2019 del orden del 12%, pero especialmente dura ha sido en el sector de carrocería de bus, con una caída del 26%."

MASATS: "No hace falta decir que 2020 ha sido duro, para todo el sector de transporte público. Aunque empezamos el año con buenos resultados, la bajada de ventas ha sido importante, sobre todo en el sector turístico, lo que nos ha obligado a hacer muchos esfuerzos internos de contención de gastos."

¿QUÉ PREVISIONES HAY PARA 2021?

HIDRAL GOBEL: "2021 lo afrontamos con un buen enfoque, diversificando mercados por producto y por países. Tenemos muy buenas perspectivas en el mercado urbano con nuestras rampas y con respecto al discrecional con plataformas trabajamos también con flotas internacionales y con las fábricas de la mayoría de los grandes constructores del sector"

IRC: "Creemos que será un buen año de ventas para nosotros, mejor que 2020, y posiblemente del orden de las ventas de 2019. En el sector del Autocar y Autobús, disponemos de varios contratos (tenders) a medio plazo que nos dan una perspectiva positiva de la evolución del negocio. Estos tenders (concursos), fabricados tanto por carroceros españoles como extranjeros, principalmente van destinados a otros países, como Reino Unido, Francia, Oriente Medio, etc. Para nuestros productos, el sector de carrocerías de ambulancias es muy positivo y dinámico en estos momentos con fuertes ventas. Nuestra previsión es incrementarlas más de un 20% este año 2021."

MASATS: "No esperamos que 2021 sea mejor, si no que empiece a mejorar hacia final de año. Las cifras son difíciles de prever, en un entorno tan incierto. Por otro lado, nos ha afectado positivamente la ley inglesa PSVAR Public Service Vehicle Accessibility



Plataforma Gobel 300 de Hidral Gobel.

Regulaciones que obliga a todos los autocares de más de 22 plazas a incorporar plataformas para mejorar la accesibilidad. Estamos realizando retrofits a vehículos en uso, para incorporar nuestra plataforma KS7.

¿QUÉ PORCENTAJE DE PRODUCCIÓN ES PARA EL MERCADO NACIONAL Y CUÁL PARA EL EXTRANJERO?

HIDRAL GOBEL: “La cantidad de producto que fabricamos para España ocupa alrededor del 60% de nuestra fabricación anual. El resto destinado al mercado extranjero lo centramos casi todo en Europa, aunque otros nichos en los mercados como el asiá-



Equipo para autocar IRC

tico o el de América latina también demandan nuestros productos, tanto flotas, como fabricantes.”

IRC: “Las ventas a nivel nacional representan un 70%, y un 30% aproximadamente en exportación. Sin embargo, si nos fijamos en los operadores o clientes finales, nuestras ventas son aproximadamente de un 65% para operadores extranjeros, y un 35% transportistas nacionales.”

MASATS: “En esta área de accesibilidad, nuestro porcentaje de exportación es del 25%, todavía inferior a nuestra exportación global de Masats. Pero año a año vamos incrementando nuestro volumen de exportación.”

LOS EQUIPOS PMR MÁS DESTACADOS

HIDRAL GOBEL: Hidral Gobel fabrica y distribuye equipos para la adaptación a PMR de todos los vehículos destinados al transporte de pasajeros. Los más demandados son las plataformas y rampas.



Elevador KS8 de Masats



Elevador de IRC

MASATS ESTÁ UTILIZANDO PARA EL SERVICIO POSTVENTA NUEVAS TECNOLOGÍAS PARA REALIZAR ASISTENCIA REMOTA INTERACTIVA, QUE PERMITEN CONTACTAR DIRECTAMENTE CON SUS ESPECIALISTAS Y OFRECER INSTRUCCIONES GRÁFICAS EN EL MOMENTO

Hidral Gobel

...con más de 20 años de experiencia

ESPECIALISTAS EN ACCESIBILIDAD para transporte de viajeros





Rampa Telescopica RT1 de Masats

Las plataformas son para autocares y midibuses tanto automáticas como semiautomáticas, de las que destaca su GOBEL 300 como opción 100% automática, pudiendo controlar todos los movimientos con dos botones y con capacidad de carga hasta 500 Kg.

Para el sector urbano fabrica todas las opciones de rampa y entre ellas por su utilidad y desarrollo único en el mercado destaca el conjunto manual y eléctrico HGR COMFORT (2 rampas empotradas en el suelo) y la rampa Vícoli para vehículos de piso bajo tipo furgón que por su poca profundidad cabe entre chasis y puerta, quedando también empotrado en el suelo.

IRC: IRC afirma tener una relación muy estrecha con sus clientes (carroceros, transportistas y talleres) y contar con gran reputación y experiencia. Se han enfocado en proporcionar valor a los clientes y productos fiables e innovadores. Además están muy orientados al servicio post-venta, con atención inmediata y técnicos propios que se desplazan para reparaciones in situ. Cuenta con una potente y formada Red Post Venta en España, Portugal, Sur de Francia, Islas Baleares y Islas Canarias.

En cuanto a su producto, ofrece plataformas de acceso a PMR en autocares para bodega central, detrás primer escalón en inter-city y también instaladas encima del paso de ruedas. Son distribuidores oficiales de CAR OIL, PLS, BRAUN, RICON, AUTO-LIFT.

Para urbano, tiene en su cartera rampas de acceso a PMR. Es distribuidor oficial de CAR OIL. El Modelo RC120 instalado en IVECO CROSSWAY, entre otros.

En cuanto a plataformas de acceso a PMR en Microbuses dispone de plataformas interiores de dos brazos, para ser instaladas en puerta trasera, siendo distribuidores oficiales de RICON, BRAUN, CAR OIL Pero también para microbuses urbanos ofrece rampas manuales IRC.

Complementa su gama de producto con anclajes para sillas de ruedas y cinturones PMR de las marcas UNWIN y Qstraint.

Para vehículos pequeños, clasificación M1 (hasta 9 plazas), tiene un conjunto funcional de butacas giratorias, butacas fijas, peldaño eléctrico y anclajes PMR.

MASATS: El último lanzamiento de MASATS ha sido el elevador KS8 para autocar, pero como era de esperar este año no ha sido bueno para el segmento de elevadores. Y en transporte urbano sigue destacando su rampa telescópica y su rampa RE1.

En cuanto al sector ferrocarril, sobresale la rampa para ferrocarril RF2, muy robusta que puede actuar como estribo o rampa, y de la que ya está desarrollando una versión con sensores sin contacto.

La mayor innovación en este terreno es la incorporación del mantenimiento predictivo en las electrónicas de las rampas eléctricas, tanto en las rampas telescópicas RT1 como las de bajo piso RE1. MASATS las tiene en proceso de pruebas en Madrid y Barcelona, pero en el futuro permitirá predecir las incidencias antes de que ocurran, y así mejorar la fiabilidad y la disponibilidad de vehículo.

UNA FORMACIÓN CORRECTA PARA USO CORRECTO DE LOS EQUIPOS PMR

HIDRAL GOBEL: “La formación, la asistencia en la puesta en marcha y nuestro asesoramiento técnico es una prioridad que nos ayuda a mantenernos cerca de nuestros clientes. Formamos a los clientes con clases teóricas y prácticas para que conozcan nuestros productos, cómo hacerles mantenimiento y además para que puedan ellos mismos solucionar cualquier tipo de urgencia. Para nuestra satisfacción la opinión de los clientes en este sentido es bastante favorable y agradecida.”

IRC: “Siempre ha sido una fortaleza en nuestra empresa, dónde hemos invertido mucho tiempo y recursos. Nuestra misión es aportar valor al cliente final, en fiabilidad, eficiencia, rentabilidad y seguridad de todos los equipos que suministramos y montamos. Actualmente, suministramos los componentes como rampas y plataformas de acceso de PMR (entre otros), y también con algunos carroceros montamos en sus instalaciones los equipos, y/o realizamos el PDI (check final de montaje óptimo). Asimismo colaboramos con nuestra ingeniería en el desarrollo de la cinemática del producto, asegurando un primer

IRC DISPONE DE UNA RED POST-VENTA DE MÁS DE 35 TALLERES SUBCONTRATADOS EN ESPAÑA, PORTUGAL Y SUR DE FRANCIA, CONTANDO CON MUCHA PRESENCIA EN TODAS LAS ISLAS DE CANARIAS Y BALEARES



Rampa HGR COMFORT de Hidral Gobel.

montaje óptimo, que siempre realizamos con nuestros técnicos. Con todo ello, minimizamos las incidencias en post venta. Además disponemos de dos técnicos en carretera continuamente, que se desplazan a formar y reparar los equipos en casa del cliente, tanto operadores como talleres. Damos mucha formación de modo continuo, lo cual el operador agradece porque en muchas ocasiones, no debe llevar el vehículo al taller, por ser reparaciones y ajustes sencillos, con lo que se gana en rentabilidad, al no tener inmovilizado el vehículo. Disponemos de una Red Post-Venta de más de 35 talleres subcontratados en España, Portugal y Sur de Francia. Tenemos mucha presencia en todas las islas de Canarias y Baleares.”

MASATS: “La formación se dirige principalmente a asegurar la correcta instalación y mantenimiento de los vehículos. Se realiza dentro del proceso de instalación, a los carroceros y a algunos operadores principales que nos lo solicitan.

La situación actual ha precipitado que se hagan las formaciones de puesta en marcha de nuevos vehículos en formato on-line, y también las formaciones posteriores pueden realizarse online, lo que permite continuar estando cerca del cliente a pesar de esta situación tan complicada.

Para el servicio postventa, estamos utilizando nuevas tecnologías para realizar asistencia remota interactiva, que permiten contactar directamente con nuestros especialistas y ofrecer instrucciones gráficas en el momento.”



Rampa de IRC.



Rampa Vícoli para microbús de Hidral Gobel.

EXPERIENCIA EN ACCESIBILIDAD

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

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

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





NELEC, EL AUTOBÚS ELÉCTRICO DE CASTROSUA

UN AUTOBÚS 100% ELÉCTRICO TOTALMENTE CONFIGURABLE PARA CADA OPERADOR

CASTROSUA HA AMPLIADO SU GAMA DE PRODUCTO URBANO CON UN NUEVO AUTOBÚS ELÉCTRICO DE DISEÑO PROPIO EXTERIOR E INTERIOR DESARROLLADO SOBRE CHASIS SCANIA

El Presidente de Castrosua, Juan Luis Castro, presentó del modelo NELEC asegurando que “es un vehículo con un diseño singular y que no pasará desapercibido”. Destacó el trabajo realizado codo con codo con Scania para que pudiera ver la luz un autobús que además de ser ecológico, se ha diseñado para ofrecer una atmósfera interior confortable y un vehículo seguro. Recordó que Castrosua ha sido puntera en el lanzamiento de soluciones que han mejorado el transporte público en España, como el primer piso bajo lanzado en las Olimpiadas del 92 “que supuso un salto cualitativo”,

o el primer híbrido completamente construido en nuestro país, el Tempus.

ELECTROMOVILIDAD 100% PERSONALIZABLE

Al frente de Grupo Castrosua está ya la tercera generación de la familia. La Consejera Delegada, Beatriz Castro, explicó en detalle el proyecto NELEC. Tras seis años con la idea en la cabeza y tres tratando de materializarlo, el resultado ya es una realidad. Beatriz Castro quiso agradecer al equipo de Scania, tanto en España como en Suecia, por su trabajo y por “haber entendido el proyecto enseguida”. Aunque partimos de las raíces convencionales de la electromovilidad, podíamos dar una solución diferente al mercado, totalmente personalizable. Desde Castrosua podíamos aportar solvencia técnica y calidad de producto pero también la agilidad y flexibilidad que son el sello de la casa”, dijo.

NELEC es la propuesta de valor añadido que hace Castrosua a la electromovilidad. El primer proyecto de autobús 100% eléctrico y 100% personalizable. Con esta solución, la movilidad sostenible se adapta a cualquier tipo de ciudad o a las necesidades de todo tipo de em-

presas. "NELEC es el reflejo de nuestros valores, es nuevo pero con nuestro ADN", afirmó la consejera delegada.

100% CASTROSUA CON TECNOLOGÍA 3D

También subrayó Beatriz Castro la importancia que tiene para su grupo escuchar al mercado y lo que necesita antes de desarrollar un nuevo producto. En esta ocasión, aunque ha tenido partners, el diseño exterior e interior del vehículo se ha llevado a cabo en Castrosua. Se trata de un diseño propio integral llevado a cabo además con tecnología 3D. Esta tecnología, no sólo permite maximizar la personalización del vehículo, sino también acelerar los procesos de fabricación y mantenimiento, con una reparación o sustitución de piezas más rápida.

UN VEHÍCULO ECOLÓGICO MÁS ALLÁ DE SU PROPULSIÓN

A su chasis 100% eléctrico Scania hay que sumar todas las características de este vehículo que lo hacen más eficiente medioambientalmente. Entre sus mejoras está la iluminación totalmente LED, tanto en el exterior como en el interior. Pero también la reducción de su peso en su construcción.

DISPONIBLE EN VARIAS VERSIONES

NELEC estará disponible en dos versiones: piso bajo integral y low entry. Con la primera se cubren las necesidades de los servicios urbanos y con la segunda se ajusta mejor a los servicios de cercanías. Entre las posibilidades de NELEC también está su longitud, desde los 11,5 metros a los 13 metros o el número de puertas, dos o tres. El prototipo presentado cuenta con 24 asientos de desarrollo propio de Castrosua, dos espacios para silla de ruedas y capacidad para 52 personas de pie, pero permite otras configuraciones hasta alcanzar 34 asientos, dos espacios de silla de ruedas y 63 pasajeros de pie. También es posible elegir el modo de recarga del vehículo.

UNA EXPERIENCIA DE VIAJE MEJORADA

En el diseño interior se ha buscado siempre la amplitud del espacio y la luminosidad para mejorar la experiencia de viaje de los pasajeros y que se sientan cómodos. Pero también se ha buscado ese confort en la ergonomía del puesto de conducción, que supone un plus en la seguridad, al hacer su trabajo en las mejores condiciones.



EN SU DISEÑO, ADEMÁS DEL RESPETO MEDIOAMBIENTAL, HA PRIMADO LA SEGURIDAD VIAL Y LA INCLUSIÓN DE MEDIDAS DE PROTECCIÓN FRENTE AL COVID.19

MÁXIMA SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA

En lo que se refiere a seguridad, NELEC cuenta con los más innovadores sistemas que en muchos casos atienden a decisiones estratégicas más allá de las exigencias legales actuales. Incorpora sistemas de alerta de cambio de carril -del que por normativa está exento-, un radar de proximidad de impactos en el frente -con frenado automático en caso de emergencia- y radares laterales pioneros para detectar obstáculos que, junto al ruido blanco o el completo sistema de visión exterior -en el que cámaras sustituyen a los espejos retrovisores convencionales- entre otros, configuran una solución avanzada. A ello contribuye también que el nuevo vehículo se anticipe a necesidades de seguridad vial en cuestiones como el fuego (R-118) o las superestructuras para protegerlo de vuelcos (R.66 sabido ya que no es exigible en un urbano), tratando de tener presente la realidad de obstáculos a la que estos vehículos se enfrentan e interactúan en su transitar por las ciudades. Sus sensores automáticos de iluminación o lluvia exteriores también facilitan la conducción y, por tanto, la seguridad.



Pulsador de parada sin contacto.

PREPARADO PARA LA LUCHA CONTRA EL VIRUS COVID-19

En su equipamiento se han tenido en cuenta todos los protocolos de desinfección y aislamiento del conductor para evitar contagios a causa del virus COVID-19 y por ello se ha dotado al vehículo de mamparas de separación entre el conductor y los pasajeros, dispensadores de gel hidroalcohólico en la entrada y salida, alfombrilla desinfectante, medidor automático de temperatura del pasaje con detector de mascarillas incorporado y pulsadores de parada sin contacto manual (con pulsadores que se activan con el pie o por sensores fotoeléctricos que se activan al pasar cerca la mano diseñados por Castrosua). Además se han usado materiales que evitan la adherencia del virus y facilitan la limpieza. Su canalización específica para el circuito de climatización del aire acondicionado podrá ser también una aliada para reducir los riesgos de contagio derivados del SARS-CoV-2.

En Grupo Castrosua están convencidos de que NELEC es un nuevo hito en la historia de la compañía.



NUEVO AUTOCAR VOLVO 9700 DD DE 4 METROS

ES UN AUTOCAR PREMIUM DISEÑADO PARA SER VERSÁTIL Y EFICIENTE

CON SUS 4 METROS DE ALTURA, HA SIDO DISEÑADO PARA OPERAR EN EUROPA Y SER "EL DOBLE PISO MÁS VERSÁTIL DEL MERCADO", SEGÚN AFIRMA EL VICEPRESIDENTE SENIOR DE VOVO BUSES, ULF MAGNUSSON

Bajo el lema "Preparados para cuando tú lo estés", el fabricante sueco lanza un nuevo producto que completa su gama de autocares Premium: El doble piso de 4 metros de altura Volvo 9700DD. Es un autocar completamente nuevo, diseñado para operaciones en toda Europa. Se basa en la misma plataforma que la exitosa gama de autocares de segmento premium de Volvo: el Volvo 9900, Volvo 9700 y Volvo 9700 DD, de 4,25 m de altura.

EL MÁS VERSÁTIL DE SU CLASE EN EL MERCADO

El vicepresidente senior de Vovo Buses Europe, Ulf Magnusson, lo califica como "el autocar doble piso más versátil del mercado".

Magnusson puso de relieve, durante la presentación del vehículo, los difíciles retos a los que las empresas de transporte se han estado enfrentando el último año. Desde Volvo se ha querido apoyar en todo lo posible a los clientes. Por ello se ha embarcado en proyectos como el nuevo Volvo 9700 DD, que se adaptará muy bien a las diferentes necesidades de los operadores cuando todo los viajes vuelvan a la normalidad.

Entre las características del nuevo vehículo de la familia Volvo destaca que "es flexible, con gran capacidad, seguro, con calidad Premium y preparado para usar biodiesel."

UN VEHÍCULO FLEXIBLE Y DE GRAN CAPACIDAD

El Director de Producto del área de Autocar de Volvo Europa, Michele Ferrara, habló sobre las múltiples posibilidades que ofrece el vehículo. Por un lado, variedad de longitudes, diseños y alternativas de equipo. Por otro lado, permite al cliente personalizar el interior como desee.

El nuevo Volvo 9700 DD mide 4 metros de altura





y puede llegar hasta los 14,8 m. Su capacidad máxima es de 96 pasajeros. En cuanto al maletero, puede ser de hasta 8 m³.

UN AUTOCAR ECOLÓGICO

Monta motor Volvo D11K que produce 460 hp y caja de cambios I-Shift. La línea motriz con el motor Volvo de 11 litros y la transmisión I-Shift contribuye a una excelente conducción y manejo junto con un buen consumo de combustible. El Volvo 9700 DD está certificado para funcionar tanto con diesel convencional como con combustibles renovables como HVO y RME. El nuevo modelo cuenta con conectividad avanzada, lo que le brinda al operador un mejor monitoreo en tiempo real de cómo se conduce el autobús y hace posible planificar el servicio para una eficiencia óptima.

CALIDAD PREMIUM

Helena Jacobsson, Ingeniera de Producto del área de Autocar de Volvo Europa, destacó los altos estándares de calidad del vehículo, tanto para la zona de pasajeros como la del conductor. Se ha cuidado mucho el espacio y también la ergonomía de los asientos para maximizar la comodidad. En el equipamiento se incluye un sistema de climatización (con zona separada para los pasajeros y el conductor) que se adapta incluso a los climas más extremos. También se ha tenido en cuenta reducir el impacto sonoro para mejorar la experiencia del viaje.

Los sistemas de audio, los sistemas multimedia y los sistemas de información al pasajero están disponibles en una variedad de versiones. Las aperturas de

SE HA PRESENTADO COMO UN AUTOCAR FLEXIBLE, CON GRAN CAPACIDAD, SEGURO, CON CALIDAD PREMIUM Y PREPARADO PARA USAR BIODIESEL

las puertas, el pasillo central, las escaleras interiores y las alturas de los techos están dimensionadas para facilitar la entrada y la salida.

Entre los equipamientos opcionales ofrece aseo y despensa.

LA SEGURIDAD EN LA FILOSOFÍA DE VOLVO

Como siempre, Volvo ha puesto en el centro de su nuevo diseño la seguridad. Por ello, todos los asientos han sido equipados con cinturones de seguridad de tres puntos y se ha ubicado el puesto de conducción en una plataforma. Esta es un compartimiento espacioso y elevado para mayor seguridad y para mejorar la visibilidad al volante.

Como explicó el Director de Seguridad de Volvo, Tomas Forsberg, el autobús está equipado con sistemas de asistencia al conductor, como soporte de alerta, soporte para mantenerse en el carril y advertencia de colisión con frenado de emergencia, así como frenos controlados electrónicamente, sistema de estabilización electrónico y control de derrape. Un sistema de suspensión más desarrollado en combinación con un peso corporal reducido da como resultado un centro de gravedad bajo y una excelente estabilidad en la carretera.

Con la ayuda de Zone Management, el operador también puede determinar la velocidad a la que se puede conducir el autobús dentro de ciertas zonas predefinidas. Esto tiene un impacto positivo tanto en la seguridad como en el consumo de combustible.

Desde la marca señalaron que la búsqueda de la seguridad vial siempre ha estado en la historia de Volvo y seguirá presente en su futuro.





**SECCIÓN OFICIAL
Y EXCLUSIVA DE
COMUNICACIÓN DE**



ASCABUS ANALIZA EL MERCADO DE 2020

ANÁLISIS Y RESULTADOS DE LAS MATRICULACIONES DE AUTOBUSES Y AUTOCARES EN 2020

EL PASADO AÑO 2020, SE MATRICULARON EN ESPAÑA 2.438 AUTOBUSES Y AUTOCARES, DE LOS CUALES 2.169 ERAN DE NUEVA FABRICACIÓN, Y 269 USADOS (EL 11,03% DE LAS MATRICULACIONES)

El descenso global en las matriculaciones del 38,03 % en 2020 en relación con el año 2019, no refleja la actual magnitud de la crisis y la casi completa paralización del mercado de Autobuses y Autocares, puesto que en las matriculaciones realizadas durante el año 2020 hay que tener en cuenta que un número muy importante, se correspondían con operaciones y ventas realizadas antes de la llegada de la crisis del Covid-19. Desde Ascabús creemos que es el momento de una apuesta valiente y ambiciosa por la política industrial de nuestro sector por parte de las administraciones, pues los datos nos deben alertar sobre la eventual repetición de un fenómeno que ya se produjo en la anterior crisis, recordándonos que si una parte de la actividad productiva se paraliza por un largo período de tiempo cesando en su actividad, y no se ponen los medios oportunos para la recuperación, pueden perderse definitivamente las empresas y los puestos de trabajos vinculados a ellas. En el caso de la industria carrocerera española más de 3.000 empleos directos y más de 5.000 indirectos.

En el ADN de la Industria carrocerera española está la capacidad de sobreponerse a momentos críticos y adaptarse superando adversidades, por eso seguiremos luchando por este sector, para un mejor futuro. El gobierno de la Nación implementó dos planes para la reactivación del mercado; El Plan Moves II y el plan Renove 2020, que en el caso de Autobuses y Autocares no cumplieron con los objetivos. El Plan Moves II publicado en el Real Decreto 569/2020 el pasado año, en los Vehículos de las categorías M2 y M3, solamente tuvo en cuenta a la siguiente tipología de vehículos:

- Vehículos eléctricos puros "BEV".
- Vehículos eléctricos de autonomía extendida "REEV".
- Vehículos híbridos enchufables "PHEV".
- Vehículos eléctricos de célula de combustible "FCV".
- Vehículos eléctricos híbridos de célula de combustible "FCHV".

De acuerdo con la anterior tipología de vehículos para acogerse al Plan MOVES II, el pasado año, de los 2169 Autobuses matriculados, solamente se pudieron acoger el 2,21%; en total 48 Autobuses, quedando fuera de los incentivos el 97,79% de los Autobuses.



EVOLUCIÓN DE LAS MATRICULACIONES MENSUALES EN 2020, Y SU COMPARACIÓN CON EL AÑO 2019

| Evolución Matriculaciones: Mes/Año | 2019 | 2020 | % Variación | % sobre el total 2019 | % sobre el total 2020 |
|---------------------------------------|------|------|-------------|--------------------------|--------------------------|
| Enero | 342 | 336 | -1,75 | 9,77 | 15,49 |
| Febrero | 319 | 196 | -38,56 | 9,11 | 9,04 |
| Marzo | 330 | 102 | -69,09 | 9,43 | 4,70 |
| Abril | 313 | 57 | -81,79 | 8,94 | 2,63 |
| Mayo | 386 | 89 | -76,94 | 11,03 | 4,10 |
| Junio | 291 | 135 | -53,61 | 8,31 | 6,22 |
| Julio | 192 | 190 | -1,04 | 5,49 | 8,76 |
| Agosto | 166 | 99 | -40,36 | 4,74 | 4,56 |
| Septiembre | 446 | 254 | -43,05 | 12,74 | 11,71 |
| Octubre | 328 | 205 | -37,50 | 9,37 | 9,45 |
| Noviembre | 213 | 223 | 4,69 | 6,09 | 10,28 |
| Diciembre | 174 | 283 | 62,64 | 4,97 | 13,05 |
| Total Anual | 3500 | 2169 | -38,03 | 100,0% | 100,0% |

Fuente: Datos Portal estadístico de la D.G.T y elaboración propia



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

Recambios y Accesorios para Autobuses y Autocares

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



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

Euroliners y Eurotrims Distribuidores exclusivos para España y Portugal



MATRICULACIONES POR CLASE SEGÚN R-107 (DIFERENCIADOS POR GRUPOS DE > 16 TON / ≤ 16 TON)

| | Clase I | Clase II | Clase III | Clase A | Clase B | Total |
|----------------|------------|------------|------------|----------|------------|-------------|
| > 16 Toneladas | 827 | 493 | 403 | 0 | 5 | 1728 |
| ≤ 16 Toneladas | 24 | 47 | 184 | 0 | 186 | 441 |
| Total | 851 | 540 | 587 | 0 | 191 | 2169 |

Fuente: Datos Portal estadístico de la D.G.T y elaboración propia

MATRICULACIONES GLOBALES POR TIPO DE COMBUSTIBLE / TRACCIÓN

| Diésel | GNC | HEV | BEV | PHEV | Total |
|---------|---------|---------|--------|--------|-------|
| 1271 | 531 | 319 | 41 | 7 | 2169 |
| 58,60 % | 24,48 % | 14,71 % | 1,89 % | 0,32 % | 100 % |

Fuente: Datos Portal estadístico de la D.G.T y elaboración propia

MATRICULACIONES AUTOBUSES URBANOS "CLASE I" POR TIPO DE COMBUSTIBLE / TRACCIÓN

| GNC | HEV | Diésel | BEV | PHEV | Total |
|---------|---------|---------|--------|--------|-------|
| 386 | 288 | 129 | 41 | 7 | 851 |
| 45,36 % | 33,84 % | 15,16 % | 4,82 % | 0,82 % | 100 % |

Fuente: Datos Portal estadístico de la D.G.T y elaboración propia

MATRICULACIONES AUTOBUSES SUBURBANOS CLASE II POR TIPO DE COMBUSTIBLE / TRACCIÓN

| Diésel | GNC | HEV | BEV | PHEV | Total |
|---------|---------|--------|--------|--------|-------|
| 369 | 140 | 31 | 0 | 0 | 540 |
| 68,33 % | 25,93 % | 5,74 % | 4,82 % | 0,82 % | 100 % |

Fuente: Datos Portal estadístico de la D.G.T y elaboración propia

COMPARATIVA 2019/2020 DE CAÍDA EN EL MERCADO DE AUTOBUSES INTERURBANOS "CLASE III"

| | 2019 | 2020 | % Caída Total |
|-------------------------------|-------------|------------|----------------|
| Autobuses Clase III > 16 Ton. | 1052 | 403 | 61,69 % |
| Autobuses Clase III ≤ 16 Ton. | 316 | 184 | 41,77 % |
| Total Clase III | 1368 | 587 | 57,09 % |

Fuente: Datos Portal estadístico de la D.G.T y elaboración propia

Desde Ascabús, no entendemos que se hayan excluido a los Autobuses y Autocares que utilizan "Combustibles Alternativos" tal como se definen en el anexo IX del R.D. 2822/1988, como es el caso del "GNC" el "GNL" el "GLP" y los Híbridos "HEV" que el pasado año supuso el 36,19% de las matriculaciones, en total 850 Autobuses, estando todos ellos catalogados como vehículos "ECO", de acuerdo con el nivel de emisiones establecido por la DGT, clasificación que también se viene haciendo en otros países de la Unión Europea y de esa forma no discriminar este tipo de tecnologías.

El Plan Renove del 2020, publicado en el Real Decreto ley 25/2020, asignó una cantidad total de 20.000.000 €, que debía ser compartida entre Autobuses (M2 y M3) y Camiones (N2 y N3), los valores de las subvenciones como se puede observar en la tabla siguiente, (entre el 1,3 y el 1,6% del valor de compra), no fueron suficientemente atractivos como demuestra el que no se agotaran los fondos, y con ello no pudo incentivarse la renovación del parque de Autobuses, que en la actualidad cuenta con una antigüedad media de 12,2 años, y de forma muy particular aquellos que tienen una antigüedad superior a los 20 años, que a fecha 31/12/2020 suman 11.745 Autobuses, un 18,52% del parque de 63.414 .

En fundamental que las autoridades, sean conscientes de la realidad en la que se encuentra el Sector del Transporte Discrecional Interurbano de viajeros de media y larga distancia, que por las especiales características de utilización e infraestructuras disponibles en la actualidad, no se pueden implantar Autobuses o Autocares electrificados o que utilizan Combustibles Alternativos. De ahí la importancia que también puedan acceder a ayudas justas en los planes de incentivos a la renovación del parque más antiguo de Autobuses con tecnologías de última generación en cuanto a emisiones contaminantes como son los Actuales Euro VI D y próximo Euro VI E , ya que contribuirían de forma muy importante a reducir las emisiones contaminantes de gases de efectos invernaderos, a modo de ejemplo con una renovación del 40% de la flota de Autobuses con más de 20 años(11.745 Autobuses), lo cual supondría un total de 4698 Autobuses a renovar, la reducción de emisiones de CO2 a la atmosfera en un año sería de 126.376,2 Ton.



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



SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE **aetram**

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID

PLAN DE AYUDAS CAMBIA 360

110 ME en tres años para reducir los gases de efecto invernadero hasta un 60% en 2023 respecto a 1990

El mayor Plan de ayudas para el impulso de la movilidad sostenible y los sistemas de climatización eficientes:

- 9 ME para la renovación de flotas en el taxi.
- 34 ME para la adquisición de vehículos "limpios" para particulares.
- 12 ME para la dotación de infraestructuras de recarga eléctrica en edificios residenciales, comerciales, empresas y entidades sin ánimo de lucro.
- 6 ME para la compra de vehículos de mercancías menos contaminantes.
- 4 ME para la renovación de autobuses.
- 2,5 ME para comprar patinetes, bicis y motos eléctricos para uso personal.
- 43,3 ME para la sustitución de calderas y sistemas de climatización por otros más eficientes.

MÁS INFO EN MADRID.ES

MADRID 360

AETRAM SOLICITA QUE LOS CRÉDITOS CAMBIA 360 SEAN AYUDAS DIRECTAS

El Ayuntamiento de Madrid ha anunciado recientemente su "Nuevo Plan Estratégico de Subvenciones Cambia 360" para reducir las emisiones y por el cual destina 110 millones de euros a su mayor plan de ayudas para fomentar la movilidad sostenible y la eficiencia energética, con el objetivo de reducir los gases de efecto invernadero un 20 % más de lo previsto en el anterior Plan Estratégico de Subvenciones.

El Plan Cambia 360 dispondrá de un crédito de 110,8 millones de euros para los próximos tres años. Este presupuesto se divide en dos líneas de ayudas clave: las destinadas a la movilidad sostenible, que contemplan la mayor reserva de la inversión con 67,5 millones de euros y las subvenciones para la regeneración urbana y eficiencia energética, con 43,3 millones de euros. Estas partidas se distribuyen en tres anualidades. Para 2021 se cuenta con una dotación de 24,8 millones de euros, ampliables hasta 61,2 millones; para 2022, hay previstos 43 millones y otros 43 millones de euros para 2023.

El crédito dispuesto en el Plan Cambia 360 para la renovación de autocares dedicados al transporte discrecional por otros de tecno-

logía CERO, ECO o C se ha establecido inicialmente en 2 millones de euros anuales (ampliables hasta cinco) en 2022 y otros dos millones en 2023.

Desde AETRAM se ha solicitado al Ayuntamiento de Madrid, "dada la crítica situación del sector con motivo de la crisis económica derivada de la pandemia sanitaria que la partida de ayudas que estaba destinada al transporte discrecional a principios del año 2020 ahora incluida en el nuevo Plan Estratégico de Subvenciones Cambia 360 para la renovación de flota debe ser reinvertida y destinada sin más dilación en salvar a las empresas del sector con medidas de ayudas directas por la situación tan crítica de las empresas, ya que si estas medidas no se adoptan la pérdida del tejido empresarial del Sector supondrá que no haya empresas que puedan optar a futuro a la renovación de vehículos por causa de su extinción".

La asociación madrileña ha solicitado al Ayuntamiento de Madrid destinar el crédito para la renovación de autocares discrecionales del Plan Cambia 360 a ayudas directas a las empresas afectadas por la crisis

AETRAM IMPUGNA DOS CONCURSOS EN LA COMUNIDAD DE MADRID POR CONSIDERARLOS DISCRIMINATORIOS

Desde AETRAM se han presentado sendos recursos ante el Tribunal Administrativo de la Contratación Pública de Madrid contra dos concursos publicados en la Plataforma de Contratación del Sector Público a primeros de año, en concreto los referentes al "Servicio de contratación del Transporte para escolares del Distrito de Puente Vallecas" y "Servicios de transporte por autobús para trasladar al público asistente a las jornadas de carreras que se celebren en el recinto del Hipódromo de la Zarzuela".



Para la Asociación, una vez analizados los pliegos y condiciones establecidas en las licitaciones de ambos concursos públicos, no ha quedado más remedio que acudir a esta vía en defensa de los derechos de sus empresas asociadas del Sector Discrecional de la Comunidad de Madrid, al considerar que los mismos adolecen de un evidente defecto de libre concurrencia al vulnerar los principios de proporcionalidad y no discriminación en la oferta, así como una falta de objetividad de los mismos que no permiten la libre competencia. AETRAM de esta forma se posiciona en una posición vigilante y garante de los derechos del sector discrecional en la Comunidad de Madrid, para de esta forma tratar que no se vulneren los más elementales derechos de sus empresas ante posibles situaciones de abuso por parte de Administración y otros subsectores del mercado del transporte de viajeros en la región de Madrid.



#JUNTOSSEGUIMOSRODANDO

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

LOS OPERADORES SIGUEN CERTIFICANDO SUS PROTOCOLOS DE LIMPIEZA Y CALIDAD, A LA VEZ QUE EL SECTOR RATIFICA SU COMPROMISO SOCIAL Y SOLIDARIDAD

TECNOLOGÍA ANTIBACTERIANA EN ASIENTOS ISRI

Isringhausen, empresa del grupo Aunde, ofrece asientos capaces de eliminar el virus COVID-19 gracias a la nueva micropartícula COPPTech, registrada por la firma. Esta tecnología está disponible en las gamas de asientos CityLite y Civic. **ISRI** aplicará su novedosa micropartícula COPPTech a los componentes de plástico de sus butacas. Esta tecnología dota al asiento de propiedades antibacterianas permanentes. Tras los test realizados, se ha comprobado que también elimina el coronavirus. Según la firma, COPPTech "elimina el COVID-19 desde el primer contacto alcanzando el 99% de la eliminación a las dos horas". ISRI indica también que este material tratado con su tecnología es seguro para las personas y el medio ambiente. Para los asientos tapizados ISRI ofrece los textiles inteligentes de Aunde, que incorporan elementos que eliminan bacterias y virus y permiten la autolimpieza.

LAS MARCAS EN LA LUCHA CONTRA EL COVID 19

MAN Truck & Bus ha desarrollado un vehículo de vacunación en Alemania que sigue la estela del vehículo de diagnóstico de la COVID 19. El vehículo de vacunación, basado en la MAN eTGE, cuenta con neveras, equipo de emergencia y espacio para seis personas. Este vehículo eléctrico permite transportar las vacunas, así como al personal médico directamente al lugar donde se encuentran los pacientes.

Los autobuses **DAIMLER** también luchan contra el COVID y dar apoyo a los rescates. Setra ha adaptado un autobús como estación móvil de pruebas COVID y Mercedes-Benz ha transformado un Citaro LE Ü en vehículo para ayuda al cuerpo de bomberos y de rescate en accidentes o incendios.

LOS OPERADORES SIGUEN INVIRTIENDO EN LIMPIEZA Y CALIDAD

AMB ha participado en el proyecto europeo CD-Clean Urban Mobility Covid-19, que presenta una solución acuosa de efecto antiséptico máximo para la desinfección y protección de superficies, que en los transportes y espacios públicos permite disminuir el uso de productos de limpieza convencionales.

EMT Valencia comunicaba que ha doblado la inversión en limpieza y desinfección durante la pandemia y continúa con las medidas para garantizar un transporte seguro.

Guaguas Municipales ha renovado su certificado Global Safe Site. La auditora Bureau Veritas actualiza la acreditación tras una exhaustiva verificación de los procedimientos, planes de desinfección e higiene, además de los protocolos organizativos y medidas de protección para viajeros, trabajadores y proveedores.

Autocares Cabranes renueva todo su Programa de Calidad y cerró 2020 confirmando su compromiso con la seguridad vial, el medioambiente y el capital humano e integra las encuestas digitales de satisfacción a clientes en su sistema de gestión.



JAIME MORENO GARCÍA-CANO, NUEVO DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

El nuevo director general de Transporte Terrestre, dependiente de la Secretaría General de Transportes y Movilidad del MITMA sustituye en el cargo a Mercedes Gómez.

Nació en Madrid en 1978. Moreno es Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y grado en Derecho. Además, pertenece a la Escala Superior de Técnicos de Tráfico. Entre otros puestos, ha desempeñado los siguientes: Subdirector general de Movilidad (Dirección General de Tráfico-Ministerio del Interior); Jefe de la Oficina del Participe (MUFACE-Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas); Vocal asesor (MUFACE-Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas); Director del Centro Estatal de Tratamiento de Denuncias Automatizadas (Dirección General de Tráfico-Ministerio del Interior); Jefe provincial de Tráfico de Las Palmas (Dirección General de Tráfico-Ministerio del Interior); Consejero delegado en el Instituto de Estudios de Automoción; Director de Operaciones (ANFAC).



JUAN CARLOS GARCÍA, DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO DE TRANSPORTES DE SEVILLA

Nacido en Barcelona en 1962, es Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Sevilla. Master en Dirección y Administración de Empresas por el Instituto Internacional San Telmo, Management and Business Administration (MBA) por la UNESCO, así como Programa de Administración y Dirección de Empresas (MBA) por ESADE Business & Law School. Es además profesor de Economía en el Centro de Estudios Universitarios y Superiores de Andalucía, EUSA (Centro adscrito a la US) y colaborador en el Máster en Dirección y Gestión de Empresas de Transportes ESIC Business & Marketing School.

García Argenté inició su andadura profesional como economista en Consultoría Estratégica y Procesos en Fusiones y Adquisiciones. Desde el año 1995, ha sido responsable de la Dirección de la patronal de transportes de Andalucía (FANDABUS), que representa al transporte de viajeros por carretera tanto interurbanos como urbanos (AETUCA), así como a los operadores que gestionan estaciones de autobuses (EARA). En el año 2000, participó en el grupo de trabajo que inició el proceso de constitución de los Consorcios de Transportes Metropolitanos Andaluces, y en concreto el del Área de Sevilla como primero de una red integral de Consorcios.

JOSEP MARÍ RIBAS, NUEVO CONSEJERO DE MOVILIDAD DE BALEARES

Josep Marí Ribas está al frente de la Conselleria de Mobilitat i Habitatge. Así lo anunció la presidenta del Govern, Francina Armengol, al informar sobre la reforma que se ha llevado a cabo en varias consejerías. Josep Marí Ribas, también conocido como "Agustinet", era alcalde de la localidad de Sant Josep de sa Talaia (ciudad ibicenca en la que nació en 1959). Tras el anuncio, deja su cargo como alcalde para incorporarse al Govern Balear.



FRANCISCO LÓPEZ MARTÍN, REELEGIDO NUEVO PRESIDENTE DE GASNAM

Francisco López, es Licenciado en Ciencias Químicas por la Universidad Autónoma de Madrid y ha realizado el Programa de Desarrollo de Directivos del Grupo Naturgy en IE-Business School. Ha desarrollado toda su carrera profesional en el Grupo Naturgy ocupando puestos de responsabilidad en diferentes áreas: generación de energía eléctrica, comercialización de energía (España y Europa) y diseño y desarrollo de nuevos productos y servicios, entre las que se encuentra el desarrollo del negocio de Bunkering de GN. Actualmente es el Director de Segmento Industrial y Gran Cliente en Gas Natural Comercializadora, S.A. y ocupa el cargo de Presidente de GASNAM desde 2019.





FIRME APUESTA EN MACEDONIA POR ANADOLU ISUZU

Isuzu ha entregado las primeras unidades Kendo GNC en Macedonia y también 5 5 autobuses Citiport 12. Se trata de 6 autobuses Interliner/Kendo GNC de 13 metros. Anadolu Isuzu cuenta con más de 15 años de experiencia y éxitos en el Norte de Macedonia, donde se entregarán estas unidades ecológicas, propulsadas por GNC, que cuentan con todo el equipamiento de un autobús preparado para el futuro del transporte colectivo.

Los vehículos se usarán en REK Bitola Power Plant, en la localidad de Bitola. Allí se celebró una ceremonia de entrega a la que asistió el Primer Ministro del Norte de Macedonia.

Los autobuses ISUZU siguen ganando la confianza de las ciudades para transportar a sus ciudadanos. Su otra entrega ha sido en la ciudad macedonia de Tetovo la que ha apostado por la marca. Estos vehículos, de piso bajo, tienen una longitud de 12 metros y capacidad hasta 99 pasajeros. Equipan motor Cummins de 300 Hp, caja de cambios ZF Ecolife y cuentan con suspensión delantera Independiente. En la presentación de los vehículos participaron la Ministra de Finanzas de Macedonia del Norte y el alcalde de Tetovo.



ANA LÓPEZ BALLESTEROS, NUEVA DIRECTORA COMERCIAL DE GRUPO CASTROSUA

Ana López es licenciada en derecho por la Universidad de Alcalá de Henares y graduada en responsabilidad civil de producto por la Universidad Leopold Franzens University-Innsbruck (Austria). Además, dispone de un master en coaching y habla varios idiomas.

Ana López comenzó su carrera profesional en 1998 en la empresa alemana Daimler-Evobus ejerciendo diversos cargos ejecutivos como el de Responsable de la Red de Servicio para, posteriormente, pasar a ser Responsable de Ventas de Microbuses Urbanos e Interurbanos. Estuvo en la compañía hasta el 2011 desarrollando su profesión en el ámbito de la venta y la postventa, momento en el que se incorporó a Ferqui como Gestora de Ventas y Marketing ejerciendo el cargo por dos años. Desde el 2014 Ana ha ocupado la posición de Directora General de España y Portugal para la firma Solaris Bus Ibérica; por todo ello, la nueva Directora Comercial del Grupo Castrosua posee una sólida y dilatada experiencia de más de 20 años en el sector de los autobuses y autocares.

NADI KANAAN NOMBRADO NUEVO CEO DEL GRUPO NÉGOMÉTAL

Négoméтал nombró a Nadi Kanaan como nuevo CEO del grupo, el pasado mes de enero del 2021. Será el nuevo responsable - en Francia y dentro de las filiales - del desarrollo de los servicios de peaje, los departamentos de recuperación de IVA / TIPP (impuestos especiales), los servicios de la ley Macron y de garantizar la sostenibilidad del papel de Négoméтал de representante fiscal, trabajando día a día para mejorar el flujo de efectivo de sus clientes transportistas y facilitar la movilidad en Europa, un sector clave de nuestra economía.

Graduado en una escuela de ingeniería de renombre y con un máster de especialización de Telecom Paritech, Nadi Kanaan es un gerente reconocido por su enfoque unificador y su conocimiento de la industria del transporte. Destacó durante diez años como jefe de departamentos técnicos y de proyectos en los principales grupos de telecomunicaciones y transporte aéreo, luego desarrolló la actividad como director comercial y de marketing durante los últimos diez años dentro de los grupos Alpega y Eurotoll - líderes europeos en sistemas de peaje EETS.



JAVIER CALVARRO, DIRECTOR DE IVECO BUS ESPAÑA Y PORTUGAL



Desde el 8 de febrero Javier Calvarro como nuevo Director de IVECO BUS España y Portugal en sustitución de Alejandro Martínez, quien ha decidido seguir su carrera profesional fuera de la compañía.

Calvarro es Ingeniero Técnico Industrial, especialidad Mecánica. Javier Calvarro cuenta con una amplia trayectoria en el sector, en concreto en el negocio de autobuses. En 1997 comenzó su carrera profesional en la empresa alemana MAN hasta 2004, cuando se incorporó a SCANIA. En la empresa sueca ejerció diversos cargos de responsabilidad como el de Director Comercial Autobuses y Autocares para España y Portugal para posteriormente trasladarse a las Islas Canarias donde ejerció como Director Gerente de los Concesionarios de la marca durante cuatro años y medio. En la actualidad, Javier ocupaba la posición de Director Comercial en MEDITERRANEA DE CAMIONES (MC Madrid), concesionario propiedad de IVECO.



WOLFGANG BUMM, NUEVO DIRECTOR FINANCIERO DE MAN TRUCK & BUS IBERIA

Desde el 1 de marzo regresa a España, varios años después, para sustituir a Joaquín Labra. De nacionalidad suiza, Wolfgang tiene 50 años, está casado y es licenciado en Administración de Empresas por la Universidad de Berna (Suiza). Además, ha completado su formación en distintas disciplinas tanto en Alemania, como en Reino Unido y la Universidad Pontificia de Salamanca.

Wolfgang Bumm, que habla seis idiomas incluido el español, inició su trayectoria profesional en el mes de abril del año 1997 en MAN Truck & Bus en España, como integrante en prácticas del Departamento de Contabilidad. Tras pasar por los Centers de Sevilla y Valencia, en abril de 2003 volvió a la central, en Coslada, para hacerse cargo del Controlling y Reporting de la compañía, cargo que desempeñó durante tres años hasta que, en julio de 2006, se trasladó a Francia como Director de Desarrollo de Red. La siguiente escala de su trayectoria profesional tuvo lugar en Alemania, donde entre marzo de 2009 y mayo de 2013 asumió la dirección de Controlling Comercial en la sede de Munich. En 2013 llegó el momento de volver a su tierra natal, con el cargo de Director Financiero, que ha venido desempeñando hasta la fecha, cuando llega de nuevo a España para asumir la misma responsabilidad.



CHRISTIAN LEVIN, NUEVO PRESIDENTE Y CEO DE SCANIA

Henrik Henriksson ha decidido dejar Scania y Christian Levin es nombrado nuevo Presidente y CEO a partir del 1 de mayo de 2021. Levin es actualmente miembro del Consejo Ejecutivo y Director de Operaciones de TRATON GROUP y lleva casi 25 años de experiencia trabajando en Scania.

ANNA WESTERBERG, NUEVA PRESIDENTA DE VOLVO BUSES

Anna Westerberg ha sido nombrada presidenta de Volvo Buses y nueva miembro de Volvo Group Management. Anna Westerberg, nacida en 1975, ocupaba hasta entonces el cargo de directora de Volvo Group Connected Solutions. Asumió el cargo el pasado 1 de febrero de 2021. Su carrera en Volvo Group comenzó en 2009 y ha pasado por muchos puestos en la empresa, como el de directora de Volvo Group Venture Capital.



EXPERIENCIA EN ACCESIBILIDAD

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

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

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





LA EMT DE VALENCIA MEJORA LA INFORMACIÓN EN TIEMPO REAL

La Empresa Municipal de Transportes (EMT) de València ha puesto en marcha el Equipo Online de Información para mejorar la información en tiempo real que ofrece a las personas usuarias a través de sus plataformas digitales. De esta manera, se refuerza el servicio de información de última hora para que los viajeros sean conocedores en el momento de cualquier cambio en la red a través de las redes sociales, los paneles en paradas, la página web y la APP. Se han creado nuevos protocolos internos con el Centro de Regulación del Tráfico (CRT) de la EMT, encargado de supervisar en directo la situación general de la red, para que la transmisión de la información sea más rápida y eficiente para su posterior comunicación en las plataformas digitales.



VIAJE AL PASADO EN TOLEDO CON UNAUTO

La empresa concesionaria del servicio de autobús urbano de Toledo, Unauto (entidad perteneciente al Grupo Ruiz), ha puesto en marcha un proyecto, en colaboración con el archivo municipal, para dar a conocer el patrimonio documental de la ciudad en la pantalla de información de sus vehículos. Se trata de una exposición de 50 imágenes históricas de las vías más simbólicas de Toledo. La más antigua de las imágenes se remonta al año 1864.



ALSA MEJORA EL ENTRETENIMIENTO A BORDO CON AUDIOLIBROS Y PODCAST DE AUDIBLE

El operador de movilidad Alsa y Audible, la empresa de Amazon especializada en audiolibros y podcast, han firmado un acuerdo para mejorar la oferta de entretenimiento a bordo para los pasajeros de la compañía de autobuses, quienes desde enero tienen acceso gratuito durante su viaje de Largo Recorrido a una amplia selección de títulos de narrativa, formación, cuentos y guías de viaje en formato audiolibro. Además, los viajeros de los servicios de largo recorrido de Alsa podrán descargarse un título gratuito de Audible para su escucha antes y después del viaje, simplemente entrando en <https://www.alsa.es/a-bordo/entretenimiento/audible>, e introduciendo el localizador de su billete.



GRUPO INTERBUS ADQUIERE AUTOBUSES ARRIAGA

Con esta operación, el grupo amplía su presencia al norte de España. Grupo Interbus, una de las empresas de transportes de viajeros más antiguas de España, cerró a finales de año la adquisición del Grupo de Autobuses Hermanos Arriaga. Con esta operación, Interbus amplía su presencia al norte de España, en tanto que Arriaga potencia sus posibilidades de desarrollo y nuevas oportunidades.

Para José de la Gándara, Director General de Interbus, "esta operación se inscribe en un momento en que el sector del transporte de viajeros por carretera está desde hace años en un proceso de concentración y reordenación, con empresas más grandes, con mayor potencia inversora, tecnológica y de gestión, capaces de dar respuesta a los retos que se van planteando".

Agustín Gutiérrez, Director General del Grupo de Autobuses Hermanos Arriaga ha declarado: "Integrarnos es un grupo como Interbus es una gran oportunidad. Seguiremos con nuestra sede en Vitoria y con nuestras líneas de negocio tradicionales, pero además tendremos sinergias y oportunidades de nuevos recorridos que nos abren un nuevo horizonte en un momento clave para el futuro de nuestro sector".



ATLAS BUS GALARDONADA EN 2020 CON UN NUEVO INDICADOR ARDÁN

La firma Atlas Bus ha sido merecedora nuevamente de un indicador Ardán, que en esta ocasión resalta el afán de la firma española en la lucha por la igualdad de género. Atlas bus queda en el puesto número 18 de las 25 empresas gallegas que han alcanzado el indicador. Para ello se tomaron como valores de medición, la igualdad de funciones como la presencia departamental y la jerarquía, la igualdad en retribuciones como tramo salarial jornada y contrato, y la igualdad en actuaciones. Esta última es la más influyente, pues engloba la formación, promoción, conciliación familiar, permisos, seguros médicos y todo tipo de mejoras que ayuden a la igualdad real. “En Atlas las mujeres juegan un papel decisivo, y el valor que aportan a la empresa las hace merecedoras de todo reconocimiento”, afirman desde la compañía. En la foto de izquierda a derecha, Yolanda Costas Directora Financiera y Sofía Fernandes Directora de Comercio Exterior.

UN AÑO DIFERENTE PARA DIESEL TECHNIC GROUP

El año 2020 puso de relieve la importancia de la colaboración para Diesel Technic Group, que ha logrado mantener muchos vehículos en las carreteras de todo el mundo garantizando el suministro de recambios. Uno de los momentos destacados fue la expansión de la sede principal del grupo y de las capacidades logísticas en todas las filiales. Además de la modernización del almacén, se ha ampliado considerablemente el centro de pruebas, que forma el núcleo del Diesel Technic Quality System (DTQS). Diesel Technic ha participado en ferias profesionales online como PV Live! ON 2020 y Commercial Motor Show 2020. El sorteo Truck Racing Experience de la marca tuvo que adaptarse a la versión virtual: The Digital Racing Challenge. A principios de año se lanzó el nuevo «microsite» de los Parts Specialists y el HelpDesk, donde su equipo presta soporte con sus trucos y consejos a todos los profesionales del taller en relación a sus cuestiones técnicas. Además, la Premium Shop de DT Spare Parts celebró su segundo aniversario. Todo esto y mucho más...



ALLISON TRANSMISSION AMPLÍA SU GARANTÍA PARA EL SEGMENTO DE AUTOBUSES

Allison Transmission lanza una campaña especial de ampliación de garantía para aquellos autobuses interurbanos y autocares equipados con sus cajas de cambio automáticas suministrados por fabricantes turcos en 2021 a operadores de autobuses europeos. Normalmente ofrece una garantía estándar de 2 años que cubre el 100 % en piezas y mano de obra, según la serie y la aplicación del modelo. Con esta ampliación, las transmisiones Allison disfrutarán de una garantía de 5 años. Así, las de la Seri T de Allison especificadas en autobuses adquiridos a fabricantes turcos como Anadolu Isuzu, Karsan y Otokar, disfrutarán de 3 años adicionales de garantía del 100 % en piezas y mano de obra, independientemente de su kilometraje.



CONTINENTAL MIDE LA BANDA DE RODADURA EN TIEMPO REAL

Continental ha demostrado con éxito que se puede monitorizar la profundidad de la banda de rodadura de los neumáticos en tiempo real en un programa piloto con automóviles eléctricos proporcionados por SHARE NOW Dinamarca. En cooperación con su socio de proyecto y especialista en telemetría Traffilog, el fabricante de neumáticos conectó la información de los sensores de los neumáticos y los datos de telemetría de los coches de la flota con un algoritmo propio en la nube. Como resultado, Continental puede predecir la profundidad de la banda de rodadura de los neumáticos en tiempo real con una precisión inferior a un milímetro.



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.



SOMAUTO INTREGÓ SU PRIMER AUTOBÚS DEL AÑO A AMPA

Se trata de un vehículo autoportante, modelo Otokar Navigo T 8.4 m. Autocars Marti Pi, S.A, es el resultado de la fusión de varias pequeñas empresas con sede en Torroella de Montgrí (Girona). Su historia se remonta a febrero de 1984, cuando Martí Pi I Maynau -actual administrador junto con sus hijos Roser y Martí- adquirió el título de transportista y se fusionó con otras cuatro pequeñas empresas.

IVECO BUS ENTREGA CINCO AUTOBUSES URBANWAY HÍBRIDOS A TUS

En su apuesta por la sostenibilidad, Transports Urbans de Sabadell (TUS) ha incorporado estas cinco unidades del modelo IVECO BUS Urbanway Híbrido de 12 metros, que se suman a otras tres recientemente adquiridas.



ESTARRIOL BUS APUESTA POR AUTO DISTRIBUCIÓN Y FERQUI

En AUTO DISTRIBUCION se ha hecho entrega del primer microbús Iveco de GNC en Cataluña a esta empresa del municipio de Cabanes. Es un Iveco 70C14 de GNC, con carrocería Ferqui Sunrise. Capacidad de 24 pax y plataforma, siendo apto para 8 PMR. Su autonomía es cercana a los 300 Km.

DBUS VUELVE A CONFIAR EN MAN

Dbus continúa con la renovación progresiva de su flota, que se ha ampliado con la incorporación de 12 nuevos autobuses híbridos de 12 metros. Desde 2014 todos los autobuses incorporados a la flota disponen de tecnología alternativa a los motores diésel.



GRAN PEDIDO DE GRUPO RUIZ DEL NUEVO URBANO UNVI SOBRE CHASIS SCANIA

El modelo C21 sobre chasis Scania será la carrocería utilizada para el pedido de 79 unidades que se entregarán en el primer cuatrimestre de 2021 a EMPRESA MARTÍN, de GRUPO RUIZ, para su concesión de Cascais, Portugal.

EL PRIMER AUTOBÚS ELÉCTRICO DEL CRTM EN LA FLOTA DE AISA

La Comunidad de Madrid incorpora al Consorcio el primer autobús 100% eléctrico, que circulará en la flota de autobuses del operador AISA para prestar servicio en la línea urbana 2 de Aranjuez, que recorre el centro del municipio madrileño desde la estación.



www.cocentro.com
a un click en internet



COORDENADAS GPS

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

COCENTRO



MERCEDES TOURISMO 55 BR + C + G
C. MERCEDES
F.MATRI: 30/01/2014 REF: 0066



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



IVECO EUR C-45 71 BR + G + C
C. IRIZAR I6 ALTO
F.MATRI: 23/03/2015 REF: 9542



MAN 18410 RATIO 55 BR + C + G
C. IRIZAR PB
F.MATRI: 05/08/2005 REF: 7942



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



IVECO MAGELYS PRO
55 BR + G + C
F.MATRI: 15/02/2013 REF: 2371



SCANIA K124 IRIZAR PB
50 BR + G + C
F.MATRI: 18/01/2006 REF: 7188



IVECO EUR C-35 55 BR + G + C
IRIZAR INTERCENTURY
F.MATRI: 06/09/2005 REF: 2832



IVECO EUR C-38 SRI NOGE TOURING
55 BR + G + C
F.MATRI: 04/03/2010 REF: 4573

COCENTRO, S.A.

Ctra. de Valencia, Km. 12

28031 Madrid

Tel. 91 301 37 60

Fax. 91 331 20 13

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

tlf. 618 78 0122

Contacto: Javier de la Llave

tlf. 626 04 1250



CÓMO ANUNCIAR SU VEHÍCULO:

EMPRESARIOS DE VIAJEROS

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

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

CONCESIONARIOS Y COMPRA-VENTAS

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

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

AUTO DISTRIBUCION

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

AVANZANDO CON PASO FIRME HACIA LA EXCELENCIA



NUESTROS SERVICIOS

EXPOSICIÓN Y VENTA

Vehículo nuevo y vehículo de ocasión

TALLER ESPECIALIZADO

Vehículo industrial y profesional

RECAMBIOS

Venta de recambios originales

TÚNEL DE LAVADO

Para todo tipo de vehículos

TALLER DE PLANCHA Y PINTURA

Cabina de pintura y Potro

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

CATALUÑA

ANDALUCÍA

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 Peligros (Granada) T. +34 958 466 164



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

PROFORMATRANS ofrece diversos cursos del sector del transporte:

Curso de Tacógrafo Digital

Curso CAP Formación Continua de Conductores

Curso de Normas y leyes en el Transporte

Preparación EMT

Prevención de Riesgos Laborales



Calles inteligentes

LA SEGURIDAD

de Volvo Buses



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

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

Así es el concepto de calles inteligentes de Volvo.



El nuevo

VOLVO 7900 ELÉCTRICO

Para ciudades con calles inteligentes

Volvo Buses. Driving quality of life

