

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

Año 27. #273.
Abril 2021
www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

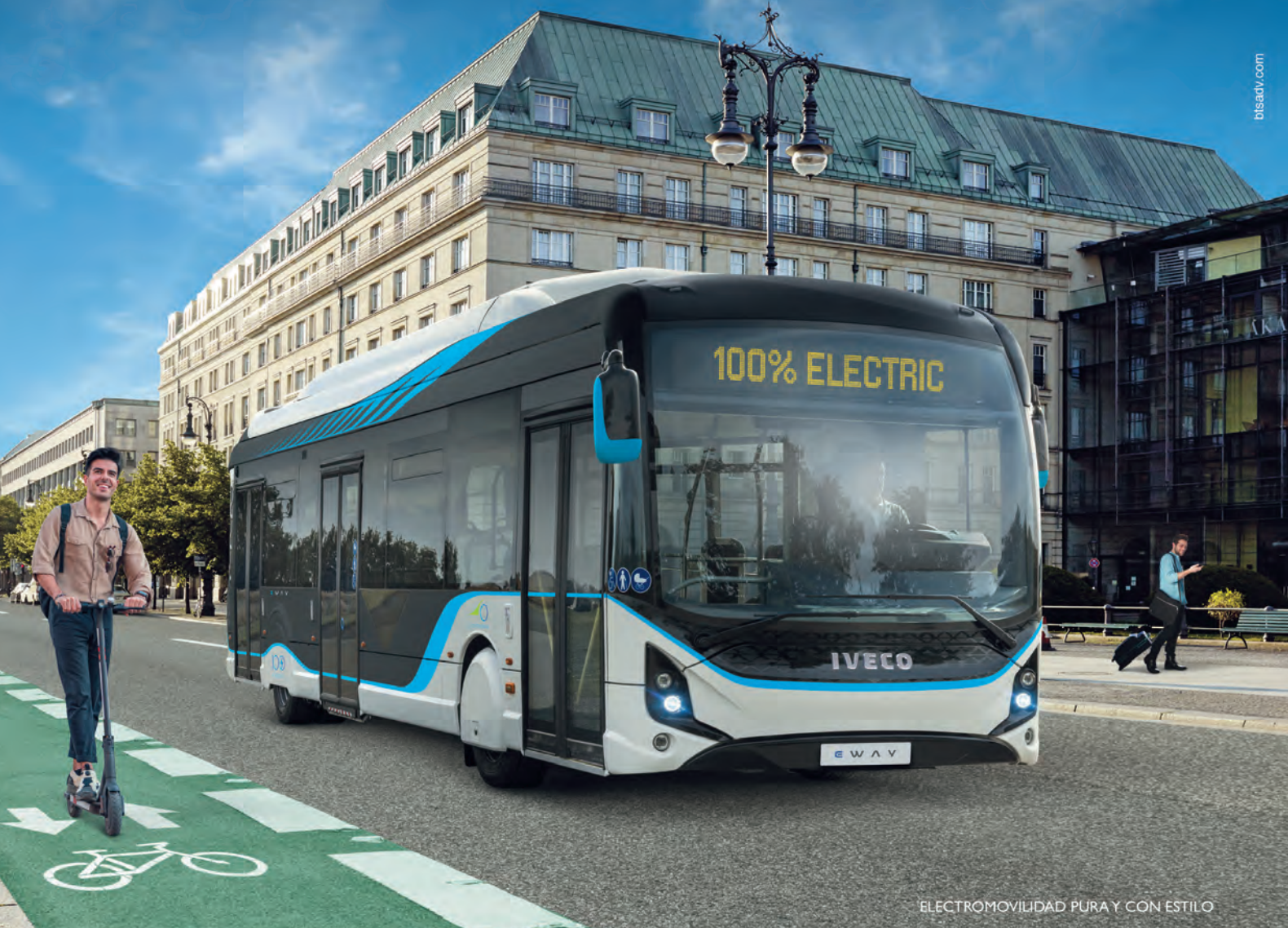


LA PANDEMIA ACELERA LA NUEVA MOVILIDAD: DIGITALIZACIÓN Y DESCARBONIZACIÓN

- En Portada: El sector pide la aceleración de la vacunación y la llegada urgente de ayudas directas • Entrevista: Ignacio Pérez-Carasa, Vicepresidente de la Sección de Viajeros de ASTIC •
- Reportaje: Nuevo transporte urbano para una nueva movilidad •

NUEVO EWAY ELECTRONOBILITY*

bisadv.com



ELECTROMOVILIDAD PURA Y CON ESTILO

OFERTA FLEXIBLE

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

LA ELECTROMOVILIDAD EN LOS GENES

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

DISEÑO INNOVADOR, CONFORT TOTAL

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

SERVICIO PRÉMIUM

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



IVECO BUS

Tu socio para el transporte sostenible



CON LA MUERTE EN LOS TALONES



Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

Nos encantaría poder estar hablando de cine, de una de las grandes películas del director Alfred Hitchcock, pero desgraciadamente hablamos del sector del transporte de viajeros por carretera y en concreto del sector discrecional. Al igual que en la película "Con la muerte en los talones", en la que Cary Grant vive una frenética huida para no morir y siempre se escapa por los pelos, así están viviendo ahora muchos operadores de transporte de nuestro país.

Cuando no es por una cosa es por otra, pero el sector lleva años escapando. La llegada de la crisis sanitaria por la pandemia está dando la última estocada a muchas empresas, que al cansancio acumulado por tanta carrera tiene que sumar ahora el devastador efecto de las restricciones de movilidad y, en definitiva, de actividades culturales, deportivas, excursiones y todo lo que suponga hacer vida en grupo. Sin todo ello, el transporte turístico está muerto. No hace falta hacer muchas cábalas para saberlo.

Las ayudas recibidas hasta la fecha para algunos segmentos pueden convertirse en una trampa mortal, un amasijo de créditos que endeudan aún más a quienes ya están asfixiados y con pocas vistas de hacer caja a corto plazo para poder devolver esos préstamos. Las ayudas directas anunciadas, las que sí podrían aliviar esta difícil situación que atraviesan, siguen sin llegar y se esperan que tarden un poco más. Ya sabemos que las cosas de

palacio van despacio, pero cada día que esas ayudas no llegan, una empresa emprende la huida para no desaparecer. El problema es que el camino cada vez es más estrecho y escarpado y se han quedado sin víveres en la mochila hace días. Pero la sombra está detrás y seguirán corriendo, aunque muchos saben cómo acabará su aventura si no llegan a tiempo los refuerzos.

Tiempo, qué concepto tan curioso. El mismo tiempo puede ser a la vez corto para unos y eterno para otros, dependiendo del lado en el que se encuentren. Si estás disfrutando de una bonita película en el cine, las dos horas del film se te pasan en un abrir y cerrar de ojos. Si estás proyectando la misma cinta desde la cabina, esas dos horas se te hacen eternas y solo piensas que vas a ponerla otras tres horas más.

Pues del mismo modo, cuando en las esferas políticas se trabaja pensando que en poco tiempo se podrá redactar una ley que ayude a la economía o cuando se planifica cómo se harán repartos de ayudas, y se toma además como un logro, tenemos que recordar que al otro lado, al que espera esa ley o esa ayuda, el tiempo se le hace infinito, especialmente si un avión le persigue por la pista del aeródromo y está ya casi a punto de darle alcance.

Ya no hay tiempo, cada minuto que pasa una empresa está empezando a agonizar. Pronto, el sector estará muerto. Es urgente. SOS.



03 EDITORIAL

Con la muerte en los talones

15 REPORTAJE

Pasaporte COVID

20 ENTREVISTA

Jaime Verdú, Director Comercial de Volvo Buses en España

06 EN PORTADA

Esperando las ayudas directas del Gobierno

16 ENTREVISTA

Ignacio Pérez-Carasa, Vicepresidente de la Sección de Viajeros de ASTIC

24 ESPECIAL

Transporte urbano. Digitalización y descarbonización

14 REPORTAJE

Solución: vacuna, vacuna, vacuna

18 PRODUCTO

Mercedes-Benz EQV: movilidad eléctrica inteligente

36 PRODUCTO

Solaris, líder de electromovilidad en Europa

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal



37 REPORTAJE

Biometano y economía circular para mover autobuses

42 REPORTAJE

La mujer en el transporte

44 REPORTAJE

Bus Miranda estrena flota con 4 autobuses Otokar y 2 microbuses de Iveco y Ferqui

Revista fundada por:

Jesús Gómez Llorente

Depósito Legal:

M-23.188-1995

ISSN:

ISSN:1136-579X

Edita:

Grupo Editorial Editec

Director:

Luis Gómez-Llorente

Redactor Jefe:

Isabel Blancas Maldonado

Redacción:

Luis Francisco Blanco Barba

Marketing Manager:

Paloma Buitrón Susaeta

Pruebas Técnicas:

Antonio Juliá (Autocares), Manuel Rujas (Camiones)

Colaboradores:

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

Secciones Oficiales:

aetram 

Dirección, Redacción y Publicidad:

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

Impresión:

Gráficas Aries

Preimpresión:

infocomunicación, 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





ESPERANDO LAS AYUDAS DIRECTAS DEL GOBIERNO

EL SECTOR PIDE QUE LLEGUEN LO ANTES POSIBLE PARA EVITAR LA QUIEBRA

EL CONSEJO DE MINISTROS APROBÓ UN CONJUNTO DE MEDIDAS EXTRAORDINARIAS DE APOYO A LA SOLVENCIA EMPRESARIAL EN RESPUESTA A LA PANDEMIA QUE SUMAN 11.000 MILLONES DE EUROS, DE LOS QUE 7.000 MILLONES SE DESTINARÁN A AYUDAS DIRECTAS

El Gobierno de España anunció una nueva línea de ayudas directas para empresas y autónomos dotada con 7.000 millones de euros para facilitar el pago de gastos fijos y deudas a los sectores más perjudicados por la pandemia, otros 3.000 millones para que el ICO pueda acompañar los procesos de reestructuración de deuda financiera y un fondo de 1.000 millones servirá para la recapitalización de las empresas.

LÍNEA COVID DE AYUDAS DIRECTAS

Esta línea permitirá que las comunidades autónomas puedan conceder ayudas directas a las empresas y los sectores más afectados por la pandemia. Consta de dos compartimentos: uno con 2.000 millones de euros es-

pecífico para las empresas de Canarias y las Islas Baleares, las regiones donde el sector turístico tiene un peso mayor; y otro de 5.000 millones de euros para el resto de las comunidades, que se repartirá en función de indicadores de renta, desempleo y paro juvenil.

Las ayudas son no reembolsables y de carácter finalista y deberán destinarse al pago de deudas contraídas desde marzo de 2020, tanto facturas con proveedores y gastos fijos como deudas bancarias o financieras, suministros energéticos, etcétera. Podrán acceder a ellas las empresas y autónomos cuyos ingresos hayan caído como mínimo un treinta por ciento con respecto a 2019, dentro de un conjunto de casi cien sectores y actividades, los más perjudicados por las restricciones.

Las ayudas podrán compensar hasta un cuarenta por ciento de la caída adicional de ingresos para las micropymes y los autónomos y hasta un veinte por ciento del resto de empresas. Se establece una cantidad fija de 3.000 euros para los autónomos que tributan por módulos y un rango entre los 4.000 y 200.000 euros por empresa para el resto.

La ministra de Asuntos Económicos y Transformación Digital, Nadia Calviño, destacó que estos 7.000 millones de euros se suman a los 24.000 ya transferidos por el Estado a las comunidades para dar una respuesta sanitaria, económica y social a la pandemia.

A ESTAS AYUDAS DIRECTAS GENERALES HAY QUE SUMAR LAS AYUDAS DE COMPENSACIÓN POR LA CAÍDA DE LA MOVILIDAD Y 3.600 MILLONES DE LOS FONDOS EUROPEOS PARA LA TRANSFORMACIÓN DEL TRANSPORTE

LÍNEA PARA LA REESTRUCTURACIÓN DE LA DEUDA FINANCIERA

En los procesos de reestructuración de empresas viables con problemas transitorios que se acuerden con las entidades financieras, se podrán aplicar tres niveles de actuación sobre los préstamos que cuentan con aval público.

Un primer nivel supone la extensión del plazo de vencimiento de los préstamos, adicional a la prolongación aprobada el pasado noviembre. En un segundo nivel, se podrían convertir estos préstamos en préstamos participativos, manteniendo la cobertura del aval público. En el tercer nivel, excepcional y de último recurso, se permitiría realizar transferencias directas a autónomos y pymes para la reducción del principal de la financiación avalada contraída durante la pandemia.

Con el fin de articular estas medidas -ha indicado Calviño-, se aprobará un Código de Buenas Prácticas para que el sector financiero y el resto de organismos puedan implicarse en el apoyo de estas empresas.

FONDO DE RECAPITALIZACIÓN DE EMPRESAS

Este fondo será gestionado por la Compañía Española de Financiación del Desarrollo (Cofides), dependiente del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, y complementa al fondo SEPI para la recapitalización de empresas estratégicas de mayor tamaño. Su utilización conllevará la participación del Estado en los beneficios futuros de las empresas, así como una estrategia de salida, ya que la naturaleza temporal del fondo está fijada en ocho años, según ha detallado la ministra.



Las ayudas directas fueron presentadas por la ministra de Hacienda y portavoz del Gobierno, María Jesús Montero, y por la vicepresidenta tercera y ministra de Asuntos Económicos y Transformación Digital, Nadia Calviño. Foto: Pool Moncloa/Borja Puig de la Bellacasa.

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





REQUISITOS DE ACCESO Y PLAZO

Para acceder a todas estas nuevas ayudas, las empresas deberán mantener su actividad hasta el 30 de junio de 2022 y no podrán repartir dividendos ni incrementar las retribuciones de la alta dirección durante dos años, además de cumplir el resto de requisitos habituales (no tener su domicilio fiscal en un paraíso fiscal, no estar en concurso ni haber cesado de actividad en el momento de la solicitud, encontrarse al corriente del pago de las obligaciones tributarias y con la Seguridad Social...). La ministra de Hacienda, María Jesús Montero, precisó que el Real Decreto Ley prevé que en el plazo de un mes y diez días, el Gobierno tendrá formalizada la orden de reparto del fondo a las comunidades autónomas, tras la firma de los correspondientes convenios, y con el objetivo de que cuanto antes estén disponibles para ayudar al tejido productivo.

3.600 MILLONES DE LOS FONDOS EUROPEOS PARA LA TRANSFORMACIÓN DEL TRANSPORTE

Además de estas ayudas de 11.000 millones de euros, el secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Pedro Saura, anunció en la presentación del informe "El autobús como elemento clave de la nueva movilidad", encargado por Confebús a KPMG, que el MITMA destinará 3.600 millones de los fondos europeos para la transformación del transporte. Los dos ejes de inversión serán: la descarbonización y la digitalización.

ABIERTO EL PLAZO PARA COMPENSAR LA CAÍDA DE INGRESOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Por otro lado, el MITMA está trabajando en una medida para compensar la caída de ingresos en 2020 por los operadores

del servicio de transporte público como consecuencia de la pandemia y las medidas adoptadas para contener la expansión del virus, con la intención de que pueda estar aprobada lo antes posible. A estos efectos, la Secretaría de Estado de Hacienda aprobó el pasado 9 de marzo una Resolución con instrucciones para el suministro de información por parte de las Entidades Locales, relativa a la prestación del servicio de transporte público urbano o interurbano, siempre que sea de titularidad de estas administraciones. La información que habrán de suministrar las Entidades Locales se detalla en esta resolución y se referirá al año 2019, el ejercicio inmediatamente anterior a la pandemia. Esta información servirá de base para determinar la concesión directa de subvenciones a favor de las administraciones locales en las que concurra la condición de haber prestado dicho servicio.

Las Entidades Locales podrán remitir del 5 al 19 de abril, toda la información financiera necesaria para poder acceder a la compensación por la caída de ingresos en 2020 de los operadores del servicio de transporte público como consecuencia de la COVID-19. El 5 de abril se abrió la aplicación telemática en la Oficina Virtual para la Coordinación Financiera con las Entidades Locales, accesible desde la página web del Ministerio de Hacienda, donde las Entidades Locales deberán trasladar la información.

SATISFACCIÓN POR LAS AYUDAS DIRECTAS PERO SOLICITUD DE LLEGADA INMEDIATA

En relación a las ayudas directas, en su newsletter ANETRA afirmaba: "Pertenece con nuestros CNAES a esos 95 sectores a los que se nos destinan transferencias directas, por lo que los procesos deben ser rápidos y que llegue cuanto antes la cantidad asignada por empresa."

En un comunicado de CONFEBUS, su presidente, Rafael Barbadillo, apuntaba que el apoyo del Gobierno al autobús, como actor clave del turismo "es fundamental para garantizar la supervivencia de muchas de las empresas. Pedimos al Gobierno y a las Comunidades Autónomas que se agilice al máximo posible la tramitación de estas ayudas". En cuanto a los fondos para compensar la caída de ingresos en 2020 por los operadores del servicio de transporte público, Barbadillo indica que "el Gobierno había anunciado que los 400 millones de euros de este fondo, para paliar los problemas del transporte urbano generados por la pandemia, estarían a disposición de las Entidades Locales antes de que finalizase el mes de marzo. Sin embargo, el Ministerio de Hacienda ha desvelado que no podrá liberar los fondos incondicionados hasta, al menos, el 30 de junio, lo que podría provocar el colapso en los servicios urbanos y posibles quiebras municipales"

Todas las asociaciones del transporte de viajeros por carretera, tanto nacionales como autonómicas, han solicitado que la llegada de las ayudas se agilicen porque cada minuto cuenta y el sector está agonizando.

CONFEBUS SEÑALA QUE LOS FONDOS DE COMPENSACIÓN POR LA CAÍDA DE INGRESOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO NO LLEGARÁN, AL MENOS, HASTA EL VERANO



Vito Tourer. Máximo confort a bordo.

Con nuestra furgoneta Vito Tourer contarás con un gran confort para ti y tus pasajeros. Además, su equipamiento de seguridad está a un nivel ejemplar con sus sistemas de asistencia a la conducción de sofisticada tecnología. Y es que las furgonetas Mercedes-Benz están **fabricadas para darlo todo.**

Ahora también en versión
100% eléctrica.

Mercedes-Benz





HOY POR TI Y MAÑANA POR MÍ

ARTÍCULO DE OPINIÓN DE CAROLINA SÁNCHEZ

CAROLINA SÁNCHEZ ES PRESIDENTA DE ACEA ASSOCIACIÓ CATALANA D'EMPRESSES D'AUTOCARS

Ya no pretendemos que nos escuchen. Ya van escaseando las fuerzas para hacernos entender. Pero como parte del tejido productivo de este país, hay un derecho que este Gobierno no nos puede negar: dar una respuesta a lo que están haciendo. Vamos a intentar plantear de una forma simple pero clara cuáles son nuestras dudas, y si tienen a bien, Ministra de Economía, Sra. Nadia Calviño y Presidente del Gobierno, Sr. Pedro Sánchez, si Uds. tienen a bien, explicarnos cómo vamos a afrontar los próximos meses las PYMES de este país, en especial aquellas, que un año más tarde del estallido de la pandemia seguimos: a) pagando impuestos, b) respondiendo

frente a nuestras obligaciones, c) manteniendo puestos de trabajo con la soga al cuello -y lo que nos queda- d) con ingresos y actividad nula y e) viendo un desfile de ruedas de prensa -cuando las hay- en las que se habla de lo orgullosos que están Uds. de la gestión que el Ministro Illa, con su equipo de expertos, ha hecho de la pandemia y de la crisis sanitaria en la que ha derivado un virus, que eso sí, ha venido a declararnos la guerra, mientras ustedes lo que pretenden es enviarnos al frente con palillos.

Todos los días miles, millones de pequeños empresarios nos levantamos buscando la más mínima noticia o dato esperanzador que nos acerque de nuevo a una actitud positiva y al espíritu de superación que nos caracteriza, pero por mucho que uno se esfuerce, el positivismo, las ganas de superar esta crisis, y la búsqueda de la luz al final del túnel se vislumbra cada vez más lejana. Ahora, por hablar de hoy, nos encontramos frente a una nueva falta de planificación por parte de los gestores de este país. Les recorda-



“POR DESGRACIA PARA NOSOTROS, LA VIABILIDAD DE NUESTROS NEGOCIOS VA LIGADA A LA RECUPERACIÓN DEL TURISMO, POR UN LADO, Y POR OTRO, A LOS CONTINUOS VAIVENES DE LA GESTIÓN DE LOS GOBIERNOS”

gieron a miles de empresas del sector turístico tras el decreto de estado de alarma no están previstos en el mencionado RDL en el que se ampliaba el plazo de carencia?, cuando, dicho sea de paso, a día de hoy, esas empresas del sector turístico, están en peor situación de solvencia que hace un año por motivos que entendemos no hace falta exponer.

Resulta que la banca, con el objetivo de a) conceder esos plazos de carencia y b) renegociar (¿?) las condiciones de esos préstamos, pretende analizar de nuevo la viabilidad de las empresas que se vieron obligadas a endeudarse por un hecho sobrevenido, del que no tienen responsabilidad alguna, después de un año de inactividad.

Señores de la banca, no hace falta que empleen mucho tiempo en analizar, yo que soy de letras, ya les confirmo que la situación de estas empresas, al menos las que pertenecen al mismo sector que la mía -el del transporte terrestre de viajeros- estamos en la más absoluta ruina o lo que es lo mismo y en otras palabras, en situación de insolvencia financiera absoluta, no pudiendo hacer frente a nuestras obligaciones y compromisos financieros contraídos, por la ausencia total de actividad, y cuando digo total es eso: total.

Por desgracia para nosotros, la viabilidad de nuestros negocios va ligada a la recuperación del turismo, por un lado, y por otro, a los continuos vaivenes de la gestión de los Gobiernos, sean estos estatales o autonómicos, a sus medidas de restricción y a sus políticas de co-gobernanza, que se acercan peligrosamente a la, y permítanme el invento: la “co-desgobernanza”. Dicho esto, y vayan mis disculpas por delante si alguien se siente ofendido, precisamente los señores de la banca deberían ser más cuidadosos, porque son precisamente ellos, los que tienen mucho que callar.

No hace falta hablar del rescate del sector bancario hace escasos años en nuestro país, cuando fruto de una crisis financiera mundial cuyo origen residía en llamémosle una relajación de las políticas de riesgo aplicadas por las entidades, se vieron inmersos en una grave situación de insolvencia por haber dado, por ejemplo, créditos hipotecarios a diestro y siniestro, sin haber sido capaces de anali-

mos que en marzo del pasado fatídico 2020 declararon Uds. un Estado de Alarma, estado de alarma por el que quedaba paralizada toda actividad económica en este país, con el único objetivo de controlar un virus, que perdóneme, pero vamos para un año y si hay algo que ha quedado patente, es que efectivamente este virus ha venido a dar al traste con nuestras vidas, pero también a poner en evidencia la incapacidad de planificación, de coordinación y de ejecución de todas las Administraciones en manos de las cuales está el futuro de nuestra sociedad.

Aun así, y aunque no es excusa, asumimos, que la situación es inédita y que se ha hecho lo que se ha podido. Al menos eso asumo yo, no querría pensar que todos y cada uno de Uds. no están dando lo mejor de sí para ganar esta guerra que ha acabado con la vida de más de 57.000 españoles, datos de 27 de enero del presente. Entonces, y asumiendo ese extremo, a ver si pueden Uds. explicarnos, y cambiando al plano económico, ¿cómo debemos digerir la noticia sobre la ampliación del período de carencia de los créditos con aval ICO según RDL 34/2020?, y ya que nos ponemos, a ver si pueden Uds. explicarnos también, ¿por qué extraño y sorprendente motivo los créditos ICO de la línea Thomas Cook -primera línea de créditos a la que diri-



“NO HACE FALTA HABLAR DEL RESCATE DEL SECTOR BANCARIO HACE ESCASOS AÑOS EN NUESTRO PAÍS... A ESTOS SEÑORES, A LOS QUE TODOS LOS ESPAÑOLES LES PAGAMOS LA FIESTA DE SU INCOMPETENCIA, SON LOS QUE AHORA VAN A ESTABLECER SI NUESTRAS EMPRESAS SON VIABLES O NO”

zar la viabilidad de esas operaciones, que resultaron fallidas, precisamente por los “impecables estudios de viabilidad” que habían hecho ellos mismos. A estos señores, a los que todos los españoles les pagamos la fiesta de su incompetencia, son los que ahora van a establecer si nuestras empresas son viables o no, y no nos lo perdamos, que se deja entrever otra que es tremenda “renegociar las condiciones”, o sea que, ¿también nos van a decir cuánto más tendremos que pagar por renegociar unas condiciones que nos han venido impuestas?, ¿alguien está pensando en incrementar los intereses por ampliar unos plazos de carencia de unos créditos cuando nuestro sector ya avisaba en mayo de 2020 que no nos recuperaríamos, como pronto hasta primavera del 2022?.

Es curioso que, por aquel entonces, algún político de uno de los partidos que gobierna el país nos dijo sin titubear que si teníamos una bola de cristal cuando planteábamos esa situación: pues va a ser verdad que nuestras artes adivinatorias van más allá de la capacidad de previsión de este Gobierno. Resulta que entidades financieras y Administración preparan un marco para renegociar los créditos y hacer más fácil el pago -eso está por ver-, a los que de manera obligada se han convertido en sus deudores. Sin embargo, este plan que inicialmente estaba previsto para primeros de enero y, después, para marzo de este año, ahora no se espera hasta el segundo trimestre del año, según se ha podido conocer por la prensa, aumentando y alargando la agonía de miles de PYMES y autónomos, que esperan una reconfiguración de sus obligaciones financieras para poder sobrevivir.

¿Sra. Calviño, Sr. Sánchez, podrían explicarnos cuáles son los ejes de ese “marco”? básicamente porque están hablando del futuro de nuestras empresas, y tenemos el derecho de saber qué se hallan negociando, cuando hay un RDL en el que se especificaban las condiciones para poder acogerse a la ampliación del plazo de carencia en un máximo de 12 meses.

Parece ser que las patronales bancarias, junto al Ministerio de Economía y el Banco de España, están inmersas en un estudio de la situación para conocer

qué volumen de clientes de los que han recibido préstamos con estos avales ICO son viables y cuáles ya son insolventes para diseñar un marco que les permita decidir a qué empresas se puede refinar la deuda y cuáles serán los requisitos que tengan estas renegociaciones, y nos preguntamos ¿esos requisitos no quedaron ya establecidos en el RDL 34/2020?

Parece que es ahora cuando después de haber dado miles de millones de euros en créditos con aval ICO, créditos que estaría bien que se analizasen con detalle desde el punto de vista de a quién y para qué se han dado y desde el punto de vista de si no ha sido en algunos casos una fórmula para que el dinero saliera por una puerta y entrara por la otra, se cae en la cuenta de que con esta crisis que está siendo persistente, y que se prevé muy larga, sus carteras son más frágiles y la insolvencia sobrevuela muchas de las operaciones que, se supone, también estudiaron con sumo detalle.

Pues hay un RDL que debiéramos cumplir, y el tejido productivo de este país no debiera permitir más abusos sin estar nada en sus manos. Cuando uno es responsable de una mala gestión, de una mala operación o de una mala decisión debe asumir todas las consecuencias, somos los primeros a los que el paternalismo económico no les gusta. Pero también somos los primeros en invitar a reconocer al sector político, a los gobernantes y al sector bancario, que no es justo hacer responsable de una insolvencia económica a PYMES y autónomos atados de pies y manos, a los que, la única vía de solución que se les ha ofrecido es incrementar su endeudamiento a través de créditos con aval ICO, que previamente han debido ser garantizados con las casas de miles de familias o los ahorros de años de duro trabajo.

No podemos mirar hacia otro lado. Ninguno. Absolutamente ninguno de los que somos actores en esta triste situación. Ni PYMES o autónomos debemos eludir nuestras responsabilidades, pero resulta importante recordar que todos los derechos y obligaciones llevan adheridos derechos y obligaciones de otros. Y que ninguno quiera sacudirse la responsabilidad que le corresponde. No sabemos en qué términos se estará negociando, pero sí sabemos que nuestro tejido productivo no puede pagar más intereses por una prórroga de carencia. El no poder pagar hoy, no puede convertirse en la falacia de creer que el año que viene vamos a poder pagar más. La recuperación será lenta, progresiva y se sitúa -el que más y el que menos ya lo ha interiorizado- como pronto en el segundo semestre del 2022, algunos sectores, como el nuestro, seguramente necesite ver llegar la primavera del 2023.

Así que el colectivo de las PYMES de este país deberíamos recordar al Gobierno y a la banca que “Hoy por ti y mañana por mí”, y aquello de #estevirusloparamosunidos #EspañaPuede #Nadiesequedaatrás, porque quiero entender que no eran eslóganes vacíos de contenido, si no una declaración clara de nuestro Gobierno por sacar España adelante.





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



Nueva opción: acceso PMR
configurables hasta 8 sillas




ULYSO T por

Otokar

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

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

 10 m

 5,5 m³



SOLUCIÓN: VACUNA, VACUNA, VACUNA

EL PRIMER FORO DE TURISMO DE CEOE APUESTA POR ACELERAR LA VACUNACIÓN

LA CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES (CEOE) ORGANIZÓ POR PRIMERA VEZ ESTE ENCUENTRO EN EL QUE SE DIERON CITA REPRESENTANTES DE TODOS LOS SECTORES QUE FORMAN PARTE DE LA CADENA DE VALOR DE LA INDUSTRIA DEL TURISMO

Antonio Garamendi, presidente de CEOE, abrió el foro destacando la importancia del sector turístico para la economía española y aportando datos desoladores sobre su estado actual con un retroceso de 100.000 millones de euros en la facturación durante 2020. Indicaba que siendo un macromotor de nuestra economía habría que velar más por el turismo porque la situación ya no es tener algo de liquidez sino sobrevivir. Entre las solicitudes que realizó está la renovación de los ERTE hasta diciembre y que se usen de manera eficaz los fondos europeos y las ayudas directas por importe de 7.000 millones de euros aprobada por el Gobierno. Pero sin duda, el principal punto para poder salir adelante son las “vacunas, vacunas y vacunas”, dijo.

La mesa redonda ‘El presente, la reapertura del Turismo en 2021’, fue moderada por Jorge Marichal, presidente de CEHAT y presidente del Consejo de Turismo de CEOE, que presentó datos relativos al sector en los que vimos como de ser el 12,4% del PIB y dar empleo a 2,7 millones de personas pasamos a tener el peor año de la historia del turismo en 2020. Tras su exposición afirmaba que dada la situación y si no se remedia “al final de año no habrá ni un 50% de la actividad de 2019”. Al igual que Garimendi, insistió en la necesidad de vacunar masivamente a la población lo antes posible.

En esta mesa tomó la palabra, Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS (Confederación española de Transporte en Autobús). Reiteró la necesidad de la vacunación para “poder recuperar la movilidad antes del verano”, pero también recuperar “la confianza de los viajeros” porque recordó los mensajes negativos que al inicio de la pandemia se lanzaron desde las Administraciones Públicas a pesar de que se ha demostrado que es un medio de transporte seguro frente al virus COVID-19. Pidió también que se agilicen las ayudas anunciadas por el Gobierno.

TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y DIGITAL EN EL SECTOR DEL TURISMO

El denominador común de todos los participantes de la mesa fue la apuesta por la transición ecológica y digital. Barbadillo afirmaba que es necesario adaptarse a los nuevos hábitos e invertir en digitalización tanto para facilitar información como para crear una plataforma online de reserva y venta de billetes. Recordaba que ya existen pruebas piloto de conducción autónoma y conectividad para el transporte público. También se refirió a la transición ecológica y el gran esfuerzo que está realizando el mundo del transporte de viajeros por carretera al respecto con apuesta por vehículos híbridos y eléctricos en los segmentos metropolitanos y los de gas e hidrógeno para las líneas de largo recorrido. Señaló que todos estos cambios deberán ir acompañados de la adecuada formación de los trabajadores. Además terminó diciendo que el Plan de Recuperación del Gobierno de España debe servir para relanzar la industria del transporte de nuestro país.



ULTIMANDO EL PASAPORTE COVID

LA UE QUIERE ACELERAR LA LLEGADA DEL PASAPORTE COVID AL MES DE MAYO

EL PASAPORTE COVID TIENE DEFENSORES Y DETRACTORES, PERO LA UE ESTÁ TERMINANDO DE DEFINIR CÓMO SERÁ PARA NO DESAPROVECHAR ESTE AÑO LA TEMPORADA DE TURISMO DE VERANO

El sector del turismo no puede soportar otro año más sin temporada alta. Por ello, el pasado 17 de marzo, la Comisión Europea presentó su propuesta de pasaporte COVID para poder acelerar la vuelta de la movilidad internacional. Ahora, esta propuesta está en manos del Parlamento Europeo y el Consejo, en el que los países miembros negociarán los detalles del documento. Todo apunta a mayo como mes en el que estará operativo.

¿CÓMO SERÁ EL PASAPORTE COVID?

Según la propuesta inicial, el pasaporte COVID podría estar disponible en dos formatos: digital y en papel. El formato electrónico consiste en un código QR para dispositivos móviles y el formato en papel contaría con un código de barras.

¿QUÉ INFORMACIÓN APORTARÁ?

En este documento se podrán acreditar tres puntos diferentes: estar vacunado contra el COVID-19, tener anticuerpos por haber pasado la enfermedad o haberse realizado un test PCR para el viaje. En los dos primeros casos hablamos de ser inmunes y en el tercero no, ya que únicamente se pide que la prueba se realice 72 horas antes, por lo que el

contagio puede producirse en las horas posteriores a la realización del test. De ahí, que este pasaporte tenga también detractores.

MÁS CUESTIONES SOBRE EL PASAPORTE COVID

Este pasaporte sanitario sería de carácter gratuito y tendría que estar escrito al menos en el idioma oficial del país en el que se expida y en inglés.

La caducidad todavía no se sabe, puesto que dependerá de las decisiones que tome la OMS con respecto al momento de finalización de la pandemia.

¿ESTARÁN LOS EUROPEOS VACUNADOS A TIEMPO PARA EL VERANO?

Todas las asociaciones del sector del transporte y el turismo, así como la CEOE han pedido por activa y por pasiva la aceleración de proceso de vacunación. El objetivo del Gobierno de España es vacunar al 70% de la población de nuestro país antes del verano, sin embargo las cifras no parecen alentadoras. El bloqueo inicial a la llegada de vacunas y un plan de vacunación muy desigual en cada Comunidad Autónoma están poniendo difícil llegar a la esperada "velocidad de crucero" para inmunizar a los españoles.

Si echamos un vistazo a las cifras de vacunación aportadas por el Gobierno tras pasar la Semana Santa, vemos que tan sólo se ha vacunado con las dos dosis necesarias para lograr la inmunidad al 7% de la población. Europa tampoco parece haber alcanzado la velocidad de vacunación deseada. Tan sólo Chile, Emiratos Árabes, Estados Unidos, Israel y Reino Unido han destacado en esta carrera hacia la inmunidad.



“NO PREVEMOS UNA VUELTA A LA NORMALIDAD HASTA FINAL DE 2023”

IGNACIO PÉREZ-CARASA, VICEPRESIDENTE DE LA SECCIÓN DE VIAJEROS DE ASTIC

HABLAMOS CON LA ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA PARA CONOCER EN DETALLE EL EFECTO DE LA PANDEMIA EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE VIAJEROS POR CARRETERA

Qué datos nos podría dar de la incidencia que ha tenido la pandemia en las empresas de transporte internacional de viajeros por carretera?

El tráfico de viajeros internacional se desplomó al inicio de la pandemia con el cierre de fronteras y restricciones a la movilidad. Desde marzo a junio de 2020 la movilidad se prohibió al 100% y solamente se operaron servicios puntuales de repatriación en cooperación con consulados españoles en Europa. Con el levantamiento de los cierres fronterizos y la finalización de la primera ola, se reactivó la movilidad con ocupaciones máximas diferentes en cada país. Los índices de recuperación, fueron, inicialmente, esperanzadores; sin embargo con rentabilidades muy impactadas por la coyuntura y la recuperación se vio truncada rápidamente, de forma

proporcional a los datos negativos de evolución de la pandemia.

La segunda y tercera olas y los sucesivos cierres por parte de los estados miembro de la UE han provocado una movilidad muy reducida, que podríamos cifrar para el conjunto de los afiliados a ASTIC en el entorno de 5-10% del mercado pre-covid.

Respecto a las conexiones con nuestro país, tanto Marruecos como Francia y Portugal han aplicado, en distintos momentos y con mayor o menor duración, cierres fronterizos, dificultando la circulación y afectando sobremedida a las operaciones. Similares medidas se han acordado en otros países como Suiza o Alemania, con obligatoriedad de cuarentenas durante determinados periodos; o incluso mayores dificultades como Italia por los estrictos confinamientos.

Por otro lado, ha habido distintas limitaciones de ocupación en autocares, con diferencias en países como Francia y Portugal respecto a las medidas aplicadas en España, lo que ha conllevado problemas en las operaciones, por falta de unidad de criterio entre las autoridades. Similares problemas y falta de coordinación respecto a otras medidas como las cuarentenas o pruebas (PCRs) a aplicar en origen y destino que aún perduran hoy en día, dificultan enormemente la operación

¿Ha recibido algún tipo de ayuda económica o de compensación, cómo en otros segmentos de ámbito nacional?

El sector de Transporte de Viajeros internacional en España no ha recibido ningún tipo de ayudas de forma específica aplicables al Sector. Nos hemos amparado en medidas generales para todos los sectores, como los ERTE, Créditos ICO y la suspensión de cómputo de plazos en los peores meses del estado de alarma inicial. Además al no tratarse de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general en el marco de un contrato con una Administración Pública o sujetos a Obligaciones de Servicio Público, se ha podido beneficiar durante 9 meses de moratorias en el pago del principal de préstamos, leasing o renting asociados a la flota de vehículos.

A diferencia del Transporte regular de viajeros de ámbito nacional o autonómico, al no estar sujeto a obligación de servicio público, las empresas pertenecientes a ASTIC han podido, al menos, intentar acompasar la oferta de transporte a la demanda, dejando de operar en los momentos en que ha habido un cierre de la movilidad, pudiendo así evitar incurrir en costes variables.

La vacuna parece ser la solución al problema, pero el plan de vacunación va lento en casi toda Europa ¿Para cuándo estiman que su segmento podrá volver a la normalidad?

La vacuna será sin duda el hito más importante para que el Transporte de viajeros internacional por carretera pueda recuperar la normalidad. Previamente será necesario que cesen las medidas de restricción a la movilidad y que se genere confianza en el transporte. El autobús se ha mostrado como un modo seguro gracias a las medidas y protocolos implantados por los operadores, pero es necesaria una campaña institucional que favorezca y promueva el Transporte colectivo.

Desde ASTIC esperamos una recuperación paulatina a medida que la caída de contagios, y la situación de inmunización vaya mejorando, aunque no preveemos una vuelta a normalidad, con recuperación del 100% de los volúmenes de transporte hasta finales de 2023.

¿Qué opinión tiene ASTIC sobre el pasaporte COVID?

Pensamos que es necesario eliminar las restricciones a la movilidad y que la medida principal es la vacunación, teniendo además en cuenta a los conductores como personal prioritario en el proceso.

En este sentido, tanto la vacunación prioritaria del colectivo de conductores como el certificado digital interoperable que ha propuesto la UE para facilitar la libre circulación segura dentro de Europa durante la pandemia nos parecen instrumentos esenciales para contribuir a garantizar un entorno seguro frente a esta. Pero todo ello no será posible sin un levantamiento de las restricciones de movilidad, generando confianza en el viajero y recuperando la demanda.

LOS SERVICIOS INTERNACIONALES DE VIAJEROS DE LOS AFILIADOS A ASTIC SE SITUAN ALREDEDOR DEL 5%-10% DEL MERCADO PRE-COVID

¿Cómo cree que va a influir la pandemia en los hábitos y demandas de viaje internacional en el futuro, cuando todo se calme?

La movilidad en su conjunto, en todos los ámbitos y modos de transporte, se ha visto fuertemente afectada por la COVID 19, y de forma muy especial por las restricciones impuestas a la movilidad. Sin embargo en el momento en que se abrió la movilidad en verano 2020, las cuotas de recuperación fueron moderadamente buenas, lo que hacía presagiar una razonable recuperación, aunque rápidamente volvieron a reducirse por el aumento de contagios.

En el caso concreto de la movilidad internacional por carretera, los motivos de viaje y el perfil de los viajeros, desde ASTIC esperamos que no vaya a sufrir alteraciones relevantes, y confiamos en una recuperación gradual de la demanda, eso sí, influida de forma muy determinante, por la crisis económica subyacente y por la necesidad de que se adopten medidas de apoyo institucional que posibiliten una recuperación de la confianza.

Algo que desee añadir...

Por último, desde ASTIC creemos que sería beneficioso para nuestro sector la homogeneización y coordinación de las medidas entre las autoridades nacionales de Transportes de los países miembros de la UE, para evitar volver a generar desconfianza en la seguridad del transporte internacional por carretera, y con acciones firmes de apoyo y promoción de la reactivación de la movilidad tan pronto como sea posible.





EQV: LA MOVILIDAD ELÉCTRICA INTELIGENTE

UN NUEVO VEHÍCULO PARA EL ECOSISTEMA DE MOVILIDAD ELÉCTRICA MERCEDES-BENZ

EL EQV ES UNO DE LOS PROTAGONISTAS DE LA GAMA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS DE MERCEDES-BENZ. GRAN AUTONOMÍA, FACILIDAD DE RECARGA Y CERO EMISIONES QUE LE ABREN PASO INCLUSO EN LAS CIUDADES CON MAYORES RESTRICCIONES MEDIOAMBIENTALES SON SU TARJETA DE PRESENTACIÓN, SIN DEJAR DE LADO EL MÁXIMO CONFORT Y SEGURIDAD QUE CARACTERIZAN A LA MARCA

En un mundo cambiante en el que nuevos hábitos y necesidades llegan a la movilidad, el nuevo modelo EQV de Mercedes-Benz se presenta como un nuevo concepto de transporte de viajeros en el que no sólo prima la calidad sino también la sostenibilidad medioambiental. Cada vez es más difícil poder circular por el centro de las ciudades sin vehículos de bajas emisiones. El EQV soluciona este problema gracias a la propulsión 100% eléctrica de este vehículo que, además, cuida al detalle el confort para los pasajeros más exigentes cumpliendo con los más altos estándares de calidad.

GRAN AUTONOMÍA Y FÁCIL RECARGA

El EQV puede alcanzar más de 350 Km de autonomía, lo que permite a los operadores de transporte de viajeros realizar muchos de sus servicios sin

necesidad de recarga. El vehículo se puede cargar tanto en la base de la empresa como en estaciones de servicio.

Para lograr la máxima eficiencia, Mercedes-Benz ha dotado al vehículo de 4 programas de conducción diferentes y 5 niveles de recuperación de la energía. La combinación de ambas funciones permite aumentar la autonomía del EQV. En el nivel de recuperación energética "D Auto" la carga de la batería se utiliza de la mejor manera posible. El nivel de recuperación energética se adapta automáticamente con ayuda de los datos cartográficos, la detección de señales de tráfico y la información del radar y las cámaras.

CARGA EN LA BASE DE LA EMPRESA O EN UNA ESTACIÓN DE SERVICIO PÚBLICA

El vehículo cuenta con una gran flexibilidad de opciones de carga. En la cochera se puede realizar con Mercedes-Benz Wallbox o con la conexión de enchufe. Al usar la Mercedes-Benz Wallbox (hasta 11 kW de potencia) se recargará el EQV mucho más rápido que en una caja de enchufe doméstica. El tiempo de carga (CA) de 0 a 100 % es inferior a 10 horas en la Wallbox.

El vehículo también se puede recargar en estaciones de carga en la ciudad, en centros comerciales, hoteles o áreas de servicio. Necesita unos 45 minutos en estación de carga rápida con hasta 110 kW y unos 80 minutos en estaciones de carga rápida CC con 50 kW.

FICHA TÉCNICA

Autonomía: 355 km

Tiempo de carga (CC): 45 minutos aprox.

Capacidad de la batería (útil): 90 kWh

Consumo eléctrico: 28,2 kWh/100 km

Emissiones de CO2: 0 g/km

Máx. potencia: 150 kW (204 CV)

Longitud: 5.140 mm (larga) / 5.370 mm (extralarga)

Plazas: hasta 8 personas

ECOSISTEMA DE MOVILIDAD ELÉCTRICA MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz ha creado un ecosistema de movilidad eléctrica en el que no sólo ofrece vehículos, sino también servicios, tecnologías e innovaciones que giran en torno a la de propulsión eléctrica.

UN INTERIOR DISEÑADO PARA EL BIENESTAR Y LA VERSATILIDAD

El EQV ha sido diseñado para un máximo de 8 personas. Ofrece dos filas de asientos e infinitas posibilidades. Está disponible en dos medidas: 5.140 mm (larga) / 5.370 mm (extralarga).

Con el paquete EQV AVANTGARDE Line y el paquete de diseño EQV interior opcionales se puede configurar este vehículo de forma aún más exclusiva. Ofrece una gran variedad de pinturas, ruedas, tapizados y elementos de adorno.

CON EQV SE PUEDE EXPERIMENTAR LA CONDUCCIÓN ELÉCTRICA CON EL ALTO NIVEL DE CONFORT, SEGURIDAD Y FIABILIDAD DE MERCEDES-BENZ

Su techo corredizo panorámico con gran superficie acristalada permite que entre mucha luz en el habitáculo y crea un ambiente claro y acogedor en tu vehículo. La parte delantera del techo corredizo puede abrirse con accionamiento eléctrico, ofreciendo una posibilidad adicional de ventilación.

Tanto su excelente climatización como su sistema de sonido surround Burmester® crean una atmósfera única en cada una de las plazas.

Para mejorar aún más la habitabilidad del vehículo, dispone del paquete mesa, que hacen más agradable la estancia en la parte trasera, y el paquete litera, con el que se convierte rápidamente el banco de 3 plazas de la 2.ª fila de asientos traseros en una confortable litera.

A todo ello se suma la apertura y el cierre eléctricos del portón trasero EASY-PACK, que pulsando un botón permite cargar y descargar el espacio de carga cómodamente..

Y TODO ELLO, CON LA HABITUAL SEGURIDAD DE MERCEDES-BENZ

El EQV, como todos los vehículos de propulsión eléctrica de la marca, ha superado con éxito las exigentes pruebas y ensayos de choque. El vehículo cuenta además con un gran número de sistemas de seguridad entre los que destacan: el asistente activo de distancia DISTRONIC, el asistente de frenado activo, el paquete de aparcamiento con cámara de 360°, control de ángulo muerto, el detector de cambio de carril, asistente para señales de tráfico, protección antirrobo, sistema de protección de los ocupantes PRE-SAFE®, ATTENTION ASSIST o Asistente para viento lateral.

A estos sistemas se debe sumar un puesto de conducción ergonómico, con un asiento diseñado para el pleno confort, con iluminación de ambiente para el conductor y que incluye, entre otros equipamientos, el avanzado sistema multimedia Mercedes-Benz User Experience (MBUX). Todo ello, mejora el trabajo del conductor y por tanto también la seguridad.





LA SOCIEDAD BUSCA UN TRANSPORTE MÁS CONFORTABLE Y SOSTENIBLE

LA PANDEMIA NOS DEJARÁ NUEVOS HÁBITOS Y NUEVAS DEMANDAS DE TIPO DE VIAJE

CON SU APUESTA POR LA ELECTROMOVILIDAD, TODA LA OFERTA DE AUTOBÚS URBANO DE VOLVO SE BASA EN VEHÍCULOS INTEGRALES, PERO PARA LARGAS DISTANCIAS O SERVICIOS DISCRECIONALES TIENE UNA VARIADA GAMA DE CHASIS Y AUTOCARES COMPLETOS QUE CUBREN TODO TIPO DE SERVICIOS Y NIVELES DE EXIGENCIA

Seguridad, protección medioambiental, calidad e innovación son los pilares de la filosofía Volvo. Todos sus vehículos, tanto chasis como completos, ofrecen los mismos estándares. Sus avances en sistemas de seguridad, eficiencia de la cadena cinemática, así como en la gestión del vehículo (gestión telemática, parada en ralentí, gestión de zonas de seguridad...) está disponible en toda su gama. La única diferencia entre un autocar integral o un chasis Volvo está en el nivel de equipamiento de la carrocería. Con los vehículos integrales completa su gama, cubriendo los pedidos más Premium.

Para sus completos, Volvo puede ofrecer un contrato de mantenimiento global, como único proveedor, mientras que en el caso de los chasis no puede ofrecer servicio sobre la carrocería.

VOLVO APUESTA POR LOS AUTOCARES CARROZADOS

Volvo tiene una gama muy amplia de producto y parte de esa gama es el chasis. El vehículo carrozado representa el mayor porcentaje sus ventas para la marca en nuestro país. Volvo va a seguir apostando por este producto y sus acuerdos con los carroceros para trabajar de manera conjunta. "Estamos convencidos de que con nuestro chasis somos capaces de garantizar todo lo que nos piden los operadores en relación a calidad, seguridad y protección medioambiental", afirma Jaime Verdú, Director Comercial de Volvo Buses en España.

Volvo ofrece dos tipologías de chasis, B8R (8 litros) y B11R (11 litros), con las que cubre las diferentes necesidades de los operadores. Su segmentación comienza por el chasis Basic y van aumentando las especificaciones hasta llegar a Top Coach y después a Premium complementando con los autocares 9700 y 9900.

LOS VEHÍCULOS 100% VOLVO SON COMPLEMENTARIOS CON LOS CARROZADOS

Para completar la gama más exigente, Volvo cuenta con la gama 9000, para ofrecer autocares 100% Volvo. Esta gama está compuesta por el vehículo completo 9700, que aunque es Premium también es versátil, y por el 9900, que es un vehículo más turístico y con las especificaciones más altas. “Nuestro vehículo completo ha encajado bien en el mercado español. En cuanto al modelo 9700, la mejor recompensa es ver que operadores que han probado el producto ya han vuelto a renovar porque lo han puesto en operación real y han visto que encaja perfectamente en su empresas por su rendimiento”, señalaba Jaime Verdú.

En el segmento urbano, Volvo decidió ir a la comercialización únicamente de vehículo completo por la complejidad de los elementos que requiere la electromovilidad. “En este caso también hemos tenido una buena acogida, con más de 400 unidades híbridas ya entregadas. Con la adaptación de nuestro vehículo eléctrico al mercado español y su climatología llegamos ahora a los concursos de las empresas de transporte urbano con una oferta 100% eléctrica”, afirma Verdú.

VOLVO ESTÁ SIEMPRE CERCA DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE

La situación para los operadores es muy complicada desde que comenzó la pandemia. Volvo ha permanecido cerca de todos ellos para estar juntos en estos momentos de dificultad y apoyarles en su actividad. La marca ha ofrecido soluciones de producto para higienizar (filtros para renovación del aire en los vehículos, máquinas de ozono, mamparas para los conductores...), pero también campañas de servicio como “Vuelve con Volvo” para realizar una revisión gratuita de las flotas que han estado paradas mucho tiempo y garantizar que inician su actividad con total seguridad. “Por otro lado, también se les ha ofrecido soluciones financieras con el fin de ayudarles en su falta de liquidez y amortiguar su situación económica”, nos dice el Director Comercial de Volvo Buses en España. “No nos olvidemos que viajar en autobús siempre es seguro, no solamente por las medidas de seguridad que se implementa, sino también por los protocolos de higiene que los operadores de transporte están poniendo en marcha, como la recirculación de aire, filtros en los sistemas de ventilación, etc.”, concluye.



MÁS INFORMACIÓN SOBRE
EL MODELO 9700



MÁS INFORMACIÓN SOBRE
EL MODELO 9900

“SI ALGO NOS HA DEJADO LA PANDEMIA ES UNA CONCIENCIACIÓN MAYOR SOBRE LA NECESIDAD DE PROTEGER EL MEDIO AMBIENTE”

JAIME VERDÚ, DIRECTOR COMERCIAL DE VOLVO BUSES EN ESPAÑA



¿Cómo cree que influirán los nuevos hábitos de la pandemia en el sector?

Con la pandemia hemos visto muchos cambios de hábitos en la sociedad, muchos de los cuales afectan al sector del autobús, como el descenso del uso del transporte público para ir al trabajo o la caída de contratación de viajes y los paquetes de excursiones en autocar, en algunos casos por miedo y en otros, simplemente por las restricciones de movilidad existentes. Tendremos que acostumbrarnos a un nuevo modo de vida y el sector también tendrá que adaptarse a las nuevas demandas que se van a producir. Posiblemente veamos cómo muchos operadores reorientan sus negocios para cubrir las demandas de la sociedad. Así como ahora había vehículos válidos para todo, ahora se van a especializar más en cada uno de los subsegmentos que hay en el transporte de viajeros, precisamente para ofrecer mayor calidad ante una demanda diferente, que va a solicitar un tipo de ocupación distinta a la anterior a la pandemia y con una calidad superior a la que estábamos acostumbrados hasta ahora. Modificarán algunos de sus servicios para ofrecer una experiencia de viaje más exclusiva, como la configuración de asientos Premium 2 + 1. Hay un cliente potencial que estará dispuesto a pagar un poco más por una calidad de viaje diferente.

¿Qué cambios podrían darse?

En una sociedad que se ha acostumbrado ya al pago por uso, también llegará al transporte de viajeros por carretera la opción de diferentes tarifas para tener acceso a más servicios. En un viaje de larga distancia se pagará diferente precio si viajo en un asiento individual o si mi butaca incorpora wifi o no...

¿Cree que esos cambios también llegarán al segmento urbano?

En el transporte urbano ya hay operadores que incorporan sistemas de conteo de viajeros y controlando en función de la ocupación la apertura de puertas para evitar la saturación del espacio en las horas punta. Ya se está produciendo ese aumento de calidad en el transporte público con la introducción de vehículos híbridos y eléctricos que son más silenciosos y de conducción más suave lo que mejora la comodidad para el pasajero. Pero también permiten, en el caso de los autobuses Volvo híbridos, definir zona de conducción sólo en modo eléctrico puro, con lo que contribuimos a la calidad del aire y la salud de los ciudadanos. Si algo nos ha dejado la pandemia es una concienciación mayor sobre la necesidad de proteger el medio ambiente. La sociedad busca cada vez más el confort y el aprovechamiento de la vida de un modo más sostenible. Eso se traduce en nuevos hábitos y nuevas demandas.



El autobús como elemento clave de la nueva movilidad

Retos, recomendaciones y
hoja de ruta

kpmg.es

Marzo 2021



EL AUTOBÚS, EJE DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

INFORME DE CONFEBUS SOBRE EL POSICIONAMIENTO ESTRATÉGICO DEL AUTOBÚS

EL ESTUDIO “EL AUTOBÚS COMO ELEMENTO CLAVE DE LA NUEVA MOVILIDAD”, ELABORADO POR LA CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS CON LA COLABORACIÓN DE KPMG, SITÚA AL TRANSPORTE EN AUTOBÚS COMO EJE DE LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ESPAÑA

En la presentación de este documento, que pretende ser una Hoja de Ruta para el autobús, ha participado el **secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Pedro Saura**, quien ha destacado la posición de apoyo al sector del Gobierno, con cuya estrategia coincide precisamente este informe. Afirmaba que durante este semestre estará listo el borrador de la Ley de Movilidad Sostenible. Saura indicaba que si cae la movilidad, cae la economía y por ello era necesario reactivarla. “Necesitamos movilidad, pero no cualquiera sino una nueva movilidad, y en ella el transporte público es el eje fundamental”. Aseguró que “va a haber política de transporte por primera vez”, un proyecto iniciado con el cambio de nombre del propio Ministerio y que se traduce en dejar de invertir únicamente en infraestructuras para apostar por la movilidad del futuro. Esto implica seguir el camino de la descarboniza-

ción (tanto de las flotas como de los talleres e instalaciones), la digitalización (no sólo documental sino también de los procesos de gestión y comercialización y relaciones con la propia Administración) y la adaptación de las infraestructuras básicas para el transporte público, como carriles Bus-VAO, estaciones e intercambiadores y parkings disuasorios digitalizados y conectados al transporte público. Para todo ello cuenta con una inversión de 3.600 millones de euros de los Fondos Europeos. Saura dijo que lo primero es centrarse en la recuperación del sector a través de ayudas y medidas de protección y el segundo paso sería trabajar en ese nuevo mapa concesional en la etapa de transformación hacia la nueva movilidad.

El presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadillo, pide al Gobierno que se agilicen los trámites “para que las ayudas lleguen lo antes posible”. Barbadillo recordaba que la Confederación presentó su Plan de Recuperación para el sector en 2020 y que éste está en plena consonancia tanto con el plan de reconstrucción anunciado por el Estado como con la estrategia que siguen los fondos europeos. Ahora, con este informe, CONFEBUS quiere poner sobre la mesa un documento que sirva para la reflexión del sector sobre los cambios y retos que llegan al transporte por carretera de viajeros. Un sector que destaca por “su accesibilidad, su capilaridad y su sostenibilidad social, medioambiental y econó-

mica”, y que es parte esencial para la industria del turismo nacional. “Garantizamos la movilidad a más de 3.000 millones de viajeros al año, comunicamos más de 8.000 poblaciones, generamos empleo para 95.000 personas y facturamos en conjunto casi 6.000 millones de euros”, decía.

EL INFORME

El presidente de KPMG en España, Hilario Albarracín, se refirió en la introducción del informe al cambio que lo operadores están afrontando, que ya estaba presente antes de la pandemia pero que se ha acelerado en algunos puntos con ella. Los nuevos hábitos han llegado para quedarse y muchos de ellos afectarán al transporte en autobús, que se perfila como el eje fundamental de la movilidad pero que debe resolver retos importantes y cubrir las necesidades de un usuario mucho más selectivo y que ha dado el salto definitivo al mundo online.

El informe fue presentado por Cándido Pérez, Socio responsable de Infraestructura, Transporte, Gobierno y Sanidad de KPMG en España, Fernando Vizoso, Director de Infraestructuras y Transportes de KPMG en España, y María José Menduïña, Senior manager de Infraestructuras y Transportes de KPMG en España. El posicionamiento actual del autobús en España está marcado por su capilaridad, flexibilidad, sostenibilidad, accesibilidad y seguridad vial. Los retos y oportunidades a los que se enfrentan vienen de la mano de la tecnología, los nuevos hábitos y nuevos modelos de negocio. El autobús puede dar respuesta a un mundo de megaciudades pero también al entorno rural despoblado o la irrupción en escena del teletrabajo. Habrá que tener en cuenta que el impacto del COVID a corto plazo traerá cambios estructurales en la movilidad a medio y largo plazo y habrá que recuperar la confianza del usuario. La digitalización va a permitir al sector ofrecer servicios MaaS, multimodales, de movilidad compartida y a la demanda, pero también contar con plataformas de reserva y venta de billetes unificadas e introducir nuevos modos de pago. En definitiva, centrar la gestión en una oferta de calidad que se ajuste a las necesidades cambiantes. Según los datos aportados en el informe, el 15% de los vehículos que se matriculen en 2030, serán autónomos.



En la imagen, de izquierda a derecha, Cándido Pérez, socio responsable de Infraestructuras, Transporte, Gobierno y Sanidad de KPMG en España; Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS; Pedro Saura, secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; e Hilario Albarracín, presidente de KPMG en España.

LAS 9 INICIATIVAS ESTRATÉGICAS FUNDAMENTALES QUE PROPONE:

Para que el sector afronte todos estos cambios, CONFEBUS señala que es importante que las administraciones públicas lleven a cabo: un estudio de demanda coordinado y global, la definición del nuevo mapa concesional, la introducción de incentivos para la mejora del servicio público, una mejora y adaptación de las infraestructuras básicas, así como la adaptación del marco regulatorio a la nueva situación.

En cuanto a las empresas, deben definir planes estratégicos internos centrados en el usuario. Y el sector, en general, crear una plataforma interfaz de venta común, mejorar su posicionamiento e imagen, así como impulsar la colaboración con otros agentes.

EL INFORME ANIMA A CREAR UNA PLATAFORMA ONLINE COMÚN DE RESERVAS Y VENTA PARA SECTOR DEL AUTOBÚS



Soluciones en movimiento

www.unvibus.com



RECUPERAR LA DEMANDA, NUEVO RETO PARA EL URBANO

EL TRANSPORTE URBANO SIGUE AVANZANDO EN SU DIGITALIZACIÓN Y DESCARBONIZACIÓN

SABÍAMOS QUE NOS DIRIGÍAMOS HACIA UN NUEVO TIPO DE MOVILIDAD, PERO LA LLEGADA DE LA PANDEMIA HA ACELERADO MUCHOS DE ESOS CAMBIOS, TANTO EN EL CAMPO TECNOLÓGICO COMO EN EL MEDIOAMBIENTAL. AHORA SE SUMA EL ESFUERZO POR RECUPERAR LA DEMANDA PERDIDA POR LA PANDEMIA

En el webinar del proyecto europeo "CD-Clean Urban Mobility" se afirmó que debido a la pandemia, los usuarios de los países de la Unión Europea han perdido, de media, un 40% la confianza en el transporte público. A pesar del gran esfuerzo en higiene y desinfección realizado y de la excelente ventilación de los autobuses, muchos ciudadanos han optado por otros modos de transporte individuales que no necesariamente son el coche privado. El aumento de patinetes, bicicletas y motos ha sido importante.

Según las conclusiones de la II Edición del Informe Global de Transporte Público de Moovit, proveedor de soluciones de Movilidad como Servicio (MaaS), un 42% de los españoles ha reducido el uso del transporte público debido a la pandemia. Entre los usuarios destacan las peticiones de mayor frecuencia de los vehículos para evitar la saturación y poder mantener la distancia de seguridad y mejor información sobre el tiempo de espera en paradas y estaciones, entre otras. Destaca un dato en este informe, el 49% de los ciudadanos desearía poder pagar

sus viajes con el móvil. El 31% de los españoles ha usado bicicletas, scooters o patinetes en 2020.

NUEVAS DEMANDAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Entre las tendencias que van a modificar el uso del transporte colectivo está el auge del teletrabajo, que no sólo hace descender el número de viajes, sino que pone en marcha un nuevo fenómeno: el regreso al mundo rural. Si antes se pensaba que en 2050, el 70% de la población viviría en ciudades, la llegada del trabajo y el estudio online podría suponer el resurgir de algunos pueblos. La necesidad de espacio y aire libre también es un factor que potencia la vuelta al campo. Los sistemas de ticketing siguen evolucionando. La pandemia nos ha traído el rechazo social hacia el dinero en efectivo en todos los ámbitos, incluido el transporte. El uso de tarjetas bancarias, códigos QR, etc... se consolidará. Mientras dure la incertidumbre sanitaria de la pandemia, también se demanda distancia social. Más espacio interior puede ser el arma para recuperar usuarios. Esto supone más frecuencia o vehículos de mayor capacidad o tecnologías que muestren en tiempo real información sobre la ocupación del transporte público, para que el viajero pueda planificar su ruta como desee.

LA TECNOLOGÍA COMO SOLUCIÓN

Estos sistemas ya existen y se están probando. De su uso pueden darse efectos como el desplazamiento de

la demanda a diferentes tramos horarios, eliminando horas punta o al menos suavizándolas con el supuesto incremento en las horas valle. Es el caso de la prueba que Sagalés está realizando en sus autobuses interurbanos y que permitirá consultar a través de la web y la aplicación móvil el volumen de ocupación de los autobuses, o también de la app Madrid Mobility 360, que planifica las rutas con control de ocupación e incluye el cálculo de rutas intermodales integrando todas las opciones disponibles y optimizando los trayectos según su coste económico o tiempo empleado para realizar el desplazamiento. También tiene en cuenta algunos parámetros del usuario como su preferencia por caminar o utilizar unos modos de transporte antes que otros ya que ofrece una estimación de emisiones de CO2 que supone el trayecto con el fin de mejorar la concienciación ciudadana y la sostenibilidad.

MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE

En la mayor parte de los foros especializados se da por sentado la evolución hacia la electromovilidad pero también la convivencia durante mucho tiempo de diferentes tecnologías de propulsión que también son muy ecológicas, como es el caso del gas vehicular. A pesar de que todo apunta hacia la electrificación del transporte urbano, lo cierto es que siguen apareciendo nuevos productos en el mercado que ofrecen nuevas variantes para los operadores que apuestan por el gas.



Sunrise Semiurbano GNC, ganador del premio Midibús del Año 2021 en España.

De hecho, en esta edición de los Premios Nacionales del Transporte 2021 ha resultado ganador en la categoría de Midibús del Año el modelo Ferqui Sunrise Semiurbano GNC, del que ya hablamos en el especial de microbuses el mes pasado. Veremos a continuación algunas de las novedades de gas lanzadas en 2021.

En cuanto a la electrificación de las flotas, también vemos ya como las baterías siguen evolucionando y pronto ofrecerán grandes autonomías. Pero especial atención merece la electromovilidad a partir del hidrógeno. De la que hablaremos en este especial.

Y en toda esa evolución llega también la conducción autónoma, que aún tanto los desarrollos tecnológicos como el respeto medioambiental. También hablaremos de esta cuestión.

El nuevo Novociti VOLT de ISUZU 100% ELÉCTRICO **revolucion**a el mercado

NOVOciti VOLT by ISUZU



Longitud:
8 metros



Capacidad:
48 personas



Autonomía:
200 Km a 380 Km



Tiempo de recarga:
2 horas



www.mobilitybus.es



INDCAR MOBI CITY GNC.

EL GAS COMO PROPULSIÓN ALTERNATIVA MADURA

El gas es un combustible alternativo ecológico, económico y disponible en la actualidad con una tecnología muy madura. Según GASNAM, el coste por kilómetro de vehículos con gas natural es un 30% menor que el diésel. Su etiquetado le permite la circulación en zonas urbanas de bajas emisiones. Además de reducir el impacto acústico del vehículo en un 50%, reduce las emisiones contaminantes casi a cero (reduce un 85% el NOx y el 96% de las partículas sólidas PM). Contribuye a paliar el efecto invernadero eliminando las emisiones de azufre (SO2) y reduciendo las de CO y CO2 hasta un 25%. Además, el gas sigue evolucionando para lograr ser una energía totalmente renovable. Así, por ejemplo, el biometano se considera neutro en emisiones de CO2.

INDCAR AMPLÍA LA AUTONOMÍA DE SUS MINIBUSES GNC

Indcar ha realizado una fuerte apuesta por la propulsión de gas. El carroceros afirma tener la mayor gama de minibuses GNC de Europa. Como gran novedad, el carroceros ha incorporado a sus vehículos GNC unos depósitos más grandes que ofrecen hasta el doble de autonomía. Estos depósitos están fabricados con un material más ligero e igual de resistente y permiten poner más carga de gas sin perder capacidad de pasajeros. Una solución única con la que los operadores pueden hacer circuitos más largos sin necesidad de parar a repostar. Ecología y eficiencia.

En su amplia gama de vehículos con propulsión de gas encontramos los modelos MOBI GNC, MOBI CITY GNC y WING GNC. MOBI GNC es un minibus de 30 plazas en el que se puede poner plataforma para adaptarlo a sillas de ruedas. Muy utilizado para el transporte escolar, este minibus compacto sorprende por su espacioso interior. Está disponible en una longitud de 8 metros

y con depósitos de origen IVECO de 246 litros o bien con la solución exclusiva de INDCAR de depósitos ampliados de 520 litros.

MOBI CITY GNC es un minibus ideal para el transporte urbano. Disponible en 7 y 8 metros, es muy compacto pero con gran capacidad de viajeros. Cuenta con rampa trasera de acceso. Está disponible en 3 versiones, cada una con depósitos originales IVECO o depósitos ampliados Indcar:

- MOBI CITY L7. El más pequeño de la familia es 100% urbano. Con sus 7 metros de largo y 2,2 de ancho, permite hasta 40 plazas, dependiendo del equipamiento. Está disponible con depósitos originales de 138 litros y con depósitos ampliados de 368 litros. Es homologable en clase I y con distribuciones disponibles en 1+1 (8 pasajeros sentados y 32 de pie) o bien 2+1 (12 pasajeros sentados y 28 de pie).
- MOBI CITY L8. Homologado para Clase I y Clase II. En ambos casos tiene una longitud de 8 metros de largo y 2,35 de ancho y están disponibles con depósitos originales Iveco de 246 litros, o con depósitos ampliados Indcar de 510 litros. En la versión urbana ofrece capacidad para hasta 32 plazas (distribución 2+1 con 17 plazas sentadas y 15 de pie). En la versión interurbana se ofrece con distribución 2+2, que prioriza las plazas sentadas.

WING GNC es un minibus de sobra conocido en el mercado por sus altas prestaciones. Esta versión en GNC es ideal para transfer, transporte escolar y para excursiones en la ciudad. Está disponible en dos longitudes:

- WING L7 es ideal para incorporar una plataforma. Este modelo tiene 7,7 metros de largo y 2,4 de ancho. Solo está disponible con depósitos originales Iveco de 256 litros.
- WING L8 es ideal para turismo y transporte escolar. Este minibus de bajas emisiones tiene capacidad para 26 pasajeros y maletero XL. Está disponible con depósitos originales de Iveco de 246 litros y depósitos ampliados Indcar de 439 litros.



INDCAR WING GNC.

INDCAR HA REALIZADO UNA FUERTE APUESTA POR LA PROPULSIÓN DE GAS



Irizar i4 CNG

IRIZAR INCORPORA A SU GAMA DE TECNOLOGÍAS, EL GAS NATURAL

El Grupo Irizar incorpora a su gama de tecnologías, el Gas Natural Comprimido (GNC) y Gas Natural Licuado (GNL). Los vehículos cuentan con una autonomía de hasta 500 km en la versión GNC y del doble en los de tecnología GNL. La gama de vehículos a gas de Irizar incluye los modelos Irizar i4 e Irizar i3le desde 12 hasta 15 metros en versión CNG e Irizar i4, Irizar i6 e Irizar i6S desde 12 hasta 15 metros en versión GNL, todos ellos sobre chasis Scania.

El primer vehículo equipado con esta tecnología es el modelo Irizar i4 de clase II, un autocar versátil e ideal como autocar metropolitano, de cercanías, de transporte escolar o de empresas. Se trata de un Irizar i4 versión H, de 12,920m de longitud sobre chasis Scania K320 EB 4X2 E6D CNG. Con un peso total aproximado de 750 kg., incorpora 4 tanques cilíndricos longitudinales tipo IV GNC, de un volumen total 1260 dm³ y una capacidad de gas aproximada de 240 kg. No obstante, dependiendo de las necesidades del operador,

puede ser equipado con un tanque adicional para aumentar la autonomía. Además, incluye un panel de llenado con dos tomas de gas y manómetro. La integración de los tanques de almacenamiento preserva la estética y la aerodinámica del vehículo y le permite realizar el mismo tipo de servicio que un vehículo diésel semejante con un óptimo agarre en carretera y máxima seguridad.

Los vehículos están dotados del mismo sistema de climatización que los vehículos diésel. La altura del techo interior, los porta equipajes interiores y la capacidad de maletero son iguales a la versión diésel.

El conductor cuenta con una pantalla de control de gas para cumplir con todos los protocolos de seguridad. Le permite detectar fugas y controlar la puesta en marcha del sistema de extinción de incendios en aerosol con aditivo de agua. Estos vehículos cumplen con el Reglamento R66.02 incluso con 700 kg de peso extra en el techo y con los protocolos de seguridad térmica y seguridad mecánica, según Reglamento 110.

IRIZAR INCORPORA PROPULSIÓN DE GAS EN LOS MODELOS i4, i3LE, i6 E i6S

BEBÉS SEGUROS EN EL BUS

Por fin nuestros hijos seguros
A contramarcha. Con cinturón 3 puntos.
Homologado.
Fácil pasa de butaca a asiento para niños.

 **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



EN ESPAÑA YA SE HAN PROBADO VEHÍCULOS DE HIDRÓGENO DE SOLARIS Y DE CAETANO

LA PROPULSIÓN DE HIDRÓGENO SE ABRE CAMINO

Solaris ha sido una marca pionera en la propulsión de hidrógeno para autobuses. En la presentación de sus resultados sus representantes indicaban que según las previsiones del mercado, el segmento de autobuses urbanos impulsados por hidrógeno crecerá dinámicamente en Europa durante los próximos 10 años. Javier Calleja, CEO de Solaris, explicaba que su marca ofrece innovación pero también viabilidad económica para los operadores. "Hemos encontrado el equilibrio entre ofrecer un producto muy innovador al mercado pero garantizando siempre que es totalmente rentable y fiable en funcionamiento real."

EMPIEZAN LAS PRUEBAS Y ENTREGAS DE AUTOBUSES DE HIDRÓGENO

Solaris ya ha recibido pedidos para el suministro de autobuses de hidrógeno de operadores en Alemania, Países Bajos, Italia y Suecia. En España se ha probado recientemente su Urbino Hydrogen en la TMB en Barcelona (que realizó además un pedido de 14 autobuses eléctricos de la marca) y en líneas interurbanas de Avanza en Madrid. En España también se ha probado el autobús de hidrógeno de Caetano tanto en la TMB como por Alsa en Madrid.

ESTANDARIZAR Y UNIR FUERZAS EN EL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD H2

Daimler Truck AG y Volvo Group quieren liderar el desarrollo del transporte sostenible mediante la formación de una empresa conjunta para la producción a gran escala de celdas de combustible, con el objetivo de impulsar el hidrógeno como energía de propulsión para camiones y autobuses.

MAN Truck & Bus ha creado un Campus de Hidrógeno, en el que el fabricante ha unido fuerzas con la Friedrich-Alexander Universität Erlangen-

Nürnberg (FAU) y la Technische Hochschule Nürnberg (THN) y han suscrito un acuerdo de cooperación para la investigación y desarrollo de sistemas de propulsión de hidrógeno para vehículos.

Para impulsar este tipo de propulsión se ha creado también la "misión StasHH", un consorcio europeo formado por 25 organizaciones líderes en el sector del hidrógeno, entre los que está Solaris, que están uniendo fuerzas para definir, desarrollar y probar el primer estándar europeo para módulos de pilas de combustible en aplicaciones de servicio pesado. Sobre esta cuestión, Petros Spinaris, Deputy CEO for Sales de Solaris, afirmaba: "Creemos que el Hidrógeno será la tendencia en el transporte público pero para ello hay que definir estándares que permitan que esto suceda".

LOS OPERADORES SE UNEN A LA INVESTIGACIÓN DE LA PROPULSIÓN DE HIDRÓGENO

Tanto operadores públicos como privados han apostado por iniciar proyectos de investigación para desarrollar la propulsión de hidrógeno.

EMT Madrid ha firmado un acuerdo marco de colaboración con el Centro Nacional del Hidrógeno (CNH2), para favorecer el desarrollo e implantación de tecnologías aplicadas a este combustible en el seno de la EMT. Este centro, el único público en España, es un espacio de investigación de ámbito nacional orientado a impulsar la investigación de las tecnologías del hidrógeno y las pilas de combustible. El hidrógeno no es un combustible desconocido en Madrid. Ya participó hace años en proyectos europeos relativos a su uso en los autobuses municipales. Grupo Ruiz estudiará junto a Naturgy proyectos de hidrógeno renovable. Su acuerdo le permitirá testar soluciones de repostaje de hidrógeno verde para movilidad en sus estaciones de servicio e instalaciones de la compañía.

Barcelona tendrá en 2021 la primera planta española de hidrógeno de uso público impulsada por TMB, Iberdrola construirá y explotará la instalación en el polígono de la Zona Franca para suministrar energía verde a autobuses y otros vehículos los próximos diez años.

La planta se construirá en 2021 en una parcela del polígono industrial de la Zona Franca de 5.000 metros cuadrados arrendada al Consorcio de la Zona Franca. La utilizarán los autobuses de TMB de esta tecnología y potencialmente también otras flotas y en general las industrias del polígono que lo adopten como solución energética. Según el resultado del concurso, TMB abonará por el suministro de hidrógeno un importe estimado de 14,3 millones de euros en los diez años de contrato.

La hidrogenadora de la Zona Franca será la primera de carácter público en España. Según las condiciones de la adjudicación, que está pendiente de formalizarse en contrato, suministrará hidrógeno de origen renovable, producido por electrólisis. Se iniciará así la creación de un hub de hidrógeno verde en una de las principales zonas industriales de Cataluña y España.



Autobús Solaris Hydrogen probado por TMB. Foto de TMB.



Alsa prueba en Madrid un autobús de hidrógeno.

TMB HA COMPRADO YA VEHÍCULOS DE HIDRÓGENO

TMB ha adquirido ocho autobuses de pila de hidrógeno de última generación, que llegarán a Barcelona en noviembre de 2021 con la previsión de que se incorporen al servicio a principios del 2022. Los vehículos estarán asignados al Centro Operativo de negocio de la Zona Franca y se abastecerán de hidrógeno vehicular en la planta de recarga del polígono, con un consumo estimado de

160 kilos diarios. El consumo aumentará en años sucesivos a medida que se añadan autobuses de esta tecnología a la flota, hasta los 60 previstos.

TMB COMPRA LOS PRIMEROS AUTOBUSES DE HIDRÓGENO DE ESPAÑA

MINIBUSES INDCAR GNC

Descubre la mayor gama de minibuses GNC en Europa. Con una solución única que ofrece **el doble de autonomía**, hasta 510 litros, para recorrer cualquier ruta sin tener que repostar.

MOBI



Depósitos ampliados a 510 litros

Hasta 30 plazas (sentadas)

Posibilidad de PMR

MOBI CITY



Depósitos ampliados a 510 litros

Hasta 40 plazas

Adaptados a PMR

WING



Depósitos ampliados a 439 litros

Hasta 26 plazas (sentadas)

Posibilidad de PMR



LLEGA LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA

Como decíamos al inicio de este especial de transporte urbano, los vehículos de conducción autónoma aglutinan por un lado los avances tecnológicos y por otro la movilidad eléctrica. Este año estamos viendo grandes avances en materia de conducción autónoma. Recientemente asistimos al lanzamiento de los autobuses urbanos autónomos de Otokar y Karsan y también a la presentación del piloto de Avanza en Málaga con un autobús de tamaño estándar de Irizar que se suma a otras experiencias llevadas a cabo por Alsa con un microbús en un área universitaria de Madrid.

¿ESTAMOS PREPARADOS PARA LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA?

En la información recogida en la II Edición del Informe Global de Transporte Público de Moovit se ve cómo los usuarios de transporte público y compartido están abiertos a nuevas opciones de transporte que consideran seguras y útiles, como los futuros servicios de robotaxi. Mobileye aprovechará la investigación de Moovit para ofrecer vehículos autónomos en mercados clave a nivel mundial. La app de movilidad urbana de Moovit, utilizada por millones de usuarios, y un profundo conocimiento de los patrones de movilidad permitirán a Mobileye comenzar a ofrecer servicios de robotaxi, tanto de forma independiente como en asociación con los operadores de transporte público, en 2022.

IBV PONE EN MARCHA UN LABORATORIO QUE ACELERARÁ EL DESARROLLO DEL VEHÍCULO AUTÓNOMO

El Instituto de Biomecánica de Valencia (IBV) ha puesto en marcha un nuevo laboratorio desde el que se podrán realizar, en un entorno controlado y seguro, pruebas para determinar la validez de los nuevos sistemas y tecnologías que la industria del automóvil está desarrollando para alcanzar la conducción autónoma, demostrando la viabilidad de las soluciones y adaptándolas para mejorar su grado de aceptación por parte de las personas. Desde IBV se señala que en un escenario en el que el vehículo autónomo va a suponer un cambio de paradigma en la relación del usuario con el automóvil, es necesario conocer el impacto y el grado de aceptación por parte del usuario de estas nuevas soluciones de movilidad. Aspectos tales como la sensación de seguridad y la comprensión de la ética del comportamiento del vehículo deben ser analizados en detalle para que sea posible adaptar la conducta del vehículo a las expectativas de conductores y pasajeros.

En concreto, el laboratorio Human Autonomous Vehicle (HAV) está dotado de un completo simulador dinámico de conducción que permite reproducir la dinámica del vehículo y modificarla en función del mo-

EL INSTITUTO DE BIOMECÁNICA DE VALENCIA HA PUESTO EN MARCHA UN NUEVO LABORATORIO CON SIMULADOR PARA REALIZAR, EN UN ENTORNO CONTROLADO Y SEGURO, PRUEBAS DE DESARROLLO DE CONDUCCIÓN AUTÓNOMA





EL AUTOBÚS AUTÓNOMO OTOKAR AUTÓNOMO PUEDE DETECTAR SU ENTORNO UTILIZANDO ALGORITMOS AVANZADOS DE FUSIÓN DE SENSORES EN CARRETERAS CERRADAS AL TRÁFICO

dolo a evaluar, permitiendo que el pasajero o conductor sienta desde la fuerza de una frenada a las pequeñas irregularidades de la carretera. Además, permite emular la conducción de vehículos de distintos grados de autonomía, simular nuevos interfaces y displays del coche eléctrico y autónomo, y detectar, en tiempo real, las emociones de los ocupantes.

En palabras del director de Innovación en Automoción y Movilidad de IBV, José Solaz, el HAV supone un “avance para acelerar el desarrollo del vehículo autónomo. HAV nos va a permitir realizar pruebas que serían muy costosas de llevar a cabo - tanto en tiempo como económicamente - si se realizasen mediante pruebas en carretera. A la vez, HAV permite evaluar conceptos que aún no han sido desarrollados ni prototipados”.

EL PRIMER AUTOBÚS AUTÓNOMO DE OTOKAR PASA LAS PRUEBAS CON ÉXITO

Tras tres años de desarrollo Otokar ha lanzado su autobús autónomo. La compañía Otokar comenzó a trabajar en su desarrollo en 2016 con el proyecto CoMoSeF (Co-Operative Mobility Services of the Future) y se ha asociado con la Universidad de Okan desde 2018 para las siguientes fases.

El autobús autónomo Otokar autónomo puede detectar su entorno utilizando algoritmos avanzados de fusión de sensores en carreteras cerradas al tráfico. Ofrece una conducción cómoda a baja velocidad entre 0 y 30 km / h. El algoritmo permite que el autobús autónomo gire en las esquinas y cruce las intersecciones de manera segura. Detecta a los pasajeros que esperan en la parada del autobús para recogerlos. Los pasajeros, que quieran bajarse del autobús, solo necesitan presionar el botón de parada. El autobús autónomo, que fue diseñado para priorizar siempre a los peatones, cede el paso a los peatones en los pasos de cebrá y garantiza la seguridad con una función de freno de emergencia. En el caso de que peatones, animales o ciclistas aparezcan inesperadamente frente al vehículo, el autobús aplica el freno de emergencia. Una vez que se supera el obstáculo o el riesgo potencial, el propio vehículo toma la decisión de continuar en la carretera. También detecta automáticamente los semáforos y las señales en las carreteras.

El autobús autónomo, equipado con un sistema de control de crucero adaptativo stop-and-go (Stop &

Go ACC) que facilita la conducción en el tráfico lento y denso, supervisa la distancia entre los vehículos delanteros y laterales, lo que permite la conducción autónoma. El vehículo puede utilizar el sistema de control de crucero adaptativo stop-and-go tanto a baja como a alta velocidad a una distancia segura. La tercera fase del desarrollo está actualmente en curso.

KARSAN LANZA SU AUTOBÚS ELÉCTRICO AUTÓNOMO

Utilizando la base de su nuevo urbano Attack electric (que ha recorrido ya con éxito más de un millón de kilómetros en 30 ciudades de Europa y se ha probado su autonomía de 300 Km.), Karsan da un paso más y ofrece este vehículo en versión de conducción autónoma. El vehículo, de 8 metros de longitud, es un low entry y tiene piso bajo además de contar con zona y equipamiento para PMR. El software que incorpora el autobús Atak Electric Autónomo permite al vehículo detectar todos los objetos de la vía. Tras clasificarlos, es capaz de distinguir elementos estáticos y móviles, entre éstos a ciclistas o peatones, y prever sus movimientos o detenciones en seco. Además, en su visión se han eliminado los ángulos muertos. Desde la marca se asegura que con la introducción de la conducción autónoma, podrían reducirse un 89% los accidentes de tráfico.

De los 5 niveles de conducción autónomos reconocidos, el nuevo Atak estaría en el cuarto nivel, que no requiere conductor, aunque éste se sienta en su puesto para supervisar. Sin embargo, se afirma desde la marca que en cuanto la legislación tenga claros todos los puntos que hay que regular, podría darse el paso sin problema al nivel 5, la conducción autónoma sin conductor de apoyo.

Los primeros circularán por Rumanía y Estados Unidos. Los operadores interesados pueden tener su pedido en tan sólo 5 meses, los 4 que necesita la marca para fabricar la base del Karsan Attack Electric y otro mes para acondicionarlo como vehículo autónomo. Es posible customizar el autobús según las necesidades de cada operador.

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

El operador de movilidad Alsa puso en operación el primer Bus Autónomo que circula en España con pasajeros en un recorrido abierto al tráfico, en el campus de Cantoblanco de la Universidad Autónoma de Madrid (UAM). Finalizada la fase piloto de este proyecto pionero e innovador, que ha sido desarrollado de forma conjunta junto al CRTM, la UAM y la DGT, entró en funcionamiento real para ofre-





ALSA Y AVANZA HAN SIDO PIONEROS EN LA PUESTA EN MARCHA DE AUTOBUSES AUTÓNOMOS EN ESPAÑA

cer a los estudiantes de la UAM una alternativa de movilidad sostenible en sus desplazamientos por el campus, ya que el servicio se realiza en un vehículo autónomo 100% eléctrico.

Se trata de un vehículo EZ10 de última generación con capacidad hasta 12 pasajeros, accesible para PMR, que realiza un recorrido de 3,7 kilómetros conectando las distintas instalaciones y centros del campus, un espacio en el que cada día circulan 30.000 personas y 6.000 vehículos. El nuevo servicio está integrado en la red del CRTM, como un servicio regular más del sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid. Madrid se convierte así en la primera Comunidad española en integrar en su red de transporte público una línea de estas características.

AVANZA PROBÓ EN CIRCULACIÓN REAL EN MÁLAGA UN AUTOBÚS AUTÓNOMO DE TAMAÑO ESTÁNDAR

Este pionero laboratorio en Europa, permitirá estudiar el comportamiento de un autobús de tamaño estándar en una línea normal de Málaga Capital tras su test

de 3 semanas. La prueba se llevó a cabo del 20 de febrero hasta el 13 de marzo en una línea real de pasajeros conectando la Estación Marítima del Puerto de Málaga con el Paseo del Parque, frente al Ayuntamiento de la ciudad. El autobús que se ha utilizado para esta prueba en tráfico real es marca Irizar. “Pretendemos obtener los aprendizajes necesarios para adaptarnos a un modelo urbano donde la conducción autónoma se irá introduciendo de una forma gradual hasta tener una implantación masiva. Para ello, debemos comprender bien cuáles son los principales impactos que tendrá sobre la movilidad y entender cómo podemos incorporar la tecnología de la conducción autónoma en sus distintas fases a nuestras soluciones de movilidad”, señaló el Director General de Avanza, Valentín Alonso. También destacó que “este proyecto es pionero porque hasta ahora no se han puesto en circulación autobuses de tamaño comercial (más de 60 plazas) en entornos urbanos reales con alta interacción con vehículos, peatones e infraestructuras”. “Lo cierto es que ya nadie pone en duda que el vehículo autónomo es una realidad. La pregunta es saber cuándo estará implantado de forma masiva y en qué grado máximo de autonomía. Todo esto es lo que provocará grandes cambios en las ciudades”, subrayó.

Miguel Ruiz, Gerente EMT de Málaga, quiso resaltar que “este proyecto supone un salto importante en el transporte público, que sin duda va a ayudarnos en nuestro objetivo de reducir la movilidad privada e incrementar el uso del autobús”.

A la tecnología incorporada por el propio autobús hay que añadir las infraestructuras implementadas en la vía para poder ponerlo en marcha, como los semáforos inteligentes que “hablan” con el vehículo. Estos semáforos han costado 180.000 euros y se quedarán en la ciudad tras el proyecto para que este sistema inteligente pueda utilizarse en el futuro con todo tipo de vehículos autónomos, también los coches particulares. Quizá la comunicación de los vehículos con la carretera y sus elementos esté más cerca y suponga el despegue de la conducción autónoma y su aplicación al transporte público.





NUEVA MOVILIDAD, NUEVAS CARRETERAS

LAS CARRETERAS GESTIONARÁN EL TRÁFICO Y RECARGARÁN LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

EN EL WEBINAR “LAS CARRETERAS QUE ESTÁN LLEGANDO”, ORGANIZADO POR AEC Y PATROCINADO POR AUTODESK, SE HABLÓ SOBRE LA INFLUENCIA DE LA TECNOLOGÍA EN EL DISEÑO, MANTENIMIENTO Y GESTIÓN DE LAS CARRETERAS Y CÓMO LAS VÍAS OFRECERÁN HERRAMIENTAS A LA NUEVA MOVILIDAD

VEHÍCULOS CONVENCIONALES Y AUTÓNOMOS CONVIVIRÁN UNOS 30 AÑOS

El proyecto AIVIA es una iniciativa de desarrollo de carreteras inteligentes 5G. Trabaja en corredores controlados de conectividad para permitir que se vayan incorporando vehículos autónomos y disfruten de esos servicios y otros como platooning o señales viales inteligentes que se comuniquen con los vehículos en lugar de depender únicamente de los sensores del coche.

LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA PODRÍA GENERAR MÁS TRÁFICO

Expuso el proyecto Pablo Ferrando Rubio, Director Técnico para Europa y Nuevos Mercados de Cintra-Grupo Ferrovial, quien afirmaba que serán necesarias alrededor de 3 décadas de convivencia entre los vehículos convencionales y los autónomos para alcanzar el nivel de autonomía máximo, el 5. Aunque se suele pensar que en ese punto, el tráfico será más fluido, el experto advierte de que ese pensamiento es erróneo ya que a su juicio, la conducción totalmente autónoma traerá un aumento de la movilidad al atraer a la carretera a menores de edad y personas mayores o con diversos problemas que antes les impedían conducir y ahora no. Además, insistió en que si el coche es en propiedad, en muchos casos el vehículo no se aparcará en el puesto de trabajo, por ejemplo, sino que volverá a casa sólo y retornará después también en vacío a buscar a su propietario. Por todo ello, se justifica que las carreteras sean capaces de gestionar el tráfico y no ser sólo una

infraestructura de tránsito. Las carreteras inteligentes podrán comunicarse con los vehículos para sugerir rutas u horarios menos congestionados. Es lo que se llama orquestar el tráfico. Las carreteras podrán servir también como recargador por inducción de vehículos eléctricos y garantizar mayor seguridad, al detectar retenciones o incidencias en la vía o cambios climáticos e informar al vehículo.

CONECTIVIDAD EN MARCHA

Conocimos el proyecto SISCOGA, un corredor de pruebas inteligente de sistemas de comunicación vehículo a vehículo y vehículo-infraestructura. Este corredor es uno de los primeros de Europa en el que se pueden llevar a cabo pruebas piloto encaminadas a mejorar la conectividad y perfeccionar la comunicación entre vehículos y de éstos con la carretera y administraciones como por ejemplo, la DGT.

ADAPTAR LAS CARRETERAS A LA GESTIÓN DEL FUTURO

PWDRON es un sistema centralizado de seguimiento automatizado de ejecución de infraestructuras gracias al uso de drones. El proyecto INFRA _ ADAPT, se basa en aplicaciones BIM para la adaptación de carreteras al cambio climático. En ambos casos, uno con drones y otro con vehículos con tecnología Mobile Mapping, pueden generar modelos BIM a partir del escaneo del terreno. Gracias a esos modelos es posible mejorar los procesos de construcción de las carreteras pero también digitalizar la antigua red de carreteras y que supone sólo en España, más de 165.000 Km. Así, las carreteras ya existentes pueden actualizarse para la gestión del futuro.



**SECCIÓN OFICIAL
Y EXCLUSIVA DE
COMUNICACIÓN DE**



NORMATIVA EN EL CAMINO A LA DIGITALIZACIÓN DE LOS VEHÍCULOS

SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CIBERSEGURIDAD Y DE LA ACTUALIZACIÓN DEL SOFTWARE

EL PASADO 22/01/2021 ENTRARON EN VIGOR LOS REGLAMENTOS DE NACIONES UNIDAS R-155 (DISPOSICIONES UNIFORMES RELATIVAS A LA HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS EN MATERIA DE CIBERSEGURIDAD) Y R-156 (DISPOSICIONES UNIFORMES RELATIVAS A LA HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS CON RESPECTO A LA ACTUALIZACIÓN DEL SOFTWARE Y DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA ACTUALIZACIÓN DEL SOFTWARE) QUE SERÁN OBLIGATORIOS PARA LOS NUEVOS TIPOS DE HOMOLOGACIÓN EN AUTOBUSES A PARTIR DEL 06/07/2022 Y PARA TODOS LOS QUE SE MATRICULEN A PARTIR DE 07/07/2024

El sector de la automoción está experimentando una profunda transformación con la digitalización de los sistemas de los vehículos, necesaria para ofrecer la automatización, la conectividad y la movilidad compartida. En la actualidad, muchos vehículos contienen hasta 150 unidades de control electrónico y unos 100 millones de líneas de código de, y se prevé que aumenten a 300 millones de líneas de código en 2030. Esto conlleva importantes riesgos de ciberseguridad, ya que los piratas informáticos sin una protección adecuada, podrían acceder a los sistemas electrónicos y a los datos, amenazando la seguridad de los vehículos y la privacidad de los viajeros. Los nuevos reglamentos de las Naciones Unidas sobre ciberseguridad y actualización de programas informáticos ayudarán a hacer frente a estos riesgos, estableciendo requisitos claros de rendimiento y auditoría para los fabricantes de vehículos. Se trata de las primeras normas armonizadas y vinculantes a nivel internacional en este ámbito.

DOS NUEVOS REGLAMENTOS DE LA ONU

Los dos nuevos Reglamentos de la ONU, adoptados por el Foro Mundial para la Armonización de los Reglamentos sobre Vehículos de la CEPE, exigen la aplicación de medidas en cuatro disciplinas distintas:

- Gestión de los riesgos cibernéticos de los vehículos;
- Asegurar los vehículos mediante el diseño para mitigar los riesgos a lo largo de la cadena de valor;
- Detectar y responder a los incidentes de seguridad en toda la flota de vehículos;
- Proporcionar actualizaciones de software seguras y garantizar que la seguridad del vehículo no se vea comprometida, introduciendo una base legal para las llamadas actualizaciones "Over-the-Air" (O.T.A.) del software de a bordo del vehículo.

REGLAMENTO R-155

El Reglamento de la ONU R-155 sobre ciberseguridad, proporciona un marco para que el sector del automóvil ponga en marcha los procesos necesarios para:

- Identificar y gestionar los riesgos de ciberseguridad en el diseño de los vehículos;
- Verificar que los riesgos se gestionan, incluyendo las pruebas;
- Garantizar que las evaluaciones de riesgo se mantienen actualizadas;
- Supervisar los ciberataques y responder eficazmente a ellos;
- Apoyar el análisis de los ataques exitosos o intentados;
- Evaluar si las medidas de ciberseguridad siguen siendo eficaces a la luz de las nuevas amenazas y vulnerabilidades.

Todo ello será auditado por los servicios técnicos acreditados y las autoridades durante el proceso de homologación y conformidad de la producción.

Los fabricantes tendrán que demostrar, antes de comercializar los vehículos en relación al R-155, que cumplen los siguientes requisitos:

- Sistema de gestión de la ciberseguridad y su aplicación a los vehículos en circulación;
- Proporcionar un análisis de evaluación de riesgos, identificando lo que es crítico;
- Se identifican las medidas de mitigación para reducir los riesgos;
- Demostración, mediante pruebas, de que las medidas de mitigación funcionan según lo previsto;
- Se han establecido medidas para detectar y prevenir los ciberataques;
- Medidas de apoyo al análisis experto de datos;
- Actividades de supervisión específicas para el tipo de vehículo;
- Los informes de las actividades de supervisión que se transmitirán a la autoridad de homologación pertinente.



El R-155 se puede descargar del siguiente enlace:

<https://unece.org/sites/default/files/2021-03/R155e.pdf>



REGLAMENTO R-156

El Reglamento de la ONU R-156, de Actualización del Software, proporciona un marco para que el sector del automóvil ponga en marcha los procesos necesarios para:

- Registrar las versiones de hardware y software relevantes para un tipo de vehículo;
- Identificar el software pertinente para la homologación de tipo;
- Verificar que el software de un componente es el que debe ser;
- Identificar las interdependencias, especialmente con respecto a las actualizaciones de software;
- Identificar los objetivos del vehículo y verificar su compatibilidad con una actualización;
- Evaluar si una actualización de software afecta a la homologación de tipo o a los parámetros legalmente definidos (incluida la adición o eliminación de una función);
- Evaluar si una actualización afecta a la seguridad o a la conducción segura;
- Informar a los propietarios de los vehículos de las actualizaciones;
- Documentar todo lo anterior.

Todo ello será auditado por los servicios técnicos acreditados y las autoridades durante el proceso de homologación y conformidad de la producción.

Los fabricantes tendrán que demostrar, antes de comercializar los vehículos en relación al R-156, que cumplen los siguientes requisitos:

- Sistema de gestión de la actualización del software y su aplicación a los vehículos en circulación;
- Proteger el mecanismo de entrega de actualización del software y garantizar su integridad y autenticidad;
- Los números de identificación del software deben estar protegidos;
- El número de identificación del software es legible desde el vehículo;
- Para las actualizaciones de software Over-The-Air:
 - a) Restablecer la función si la actualización falla;
 - b) Ejecutar la actualización sólo si hay suficiente energía;
 - c) Garantizar una ejecución segura;
 - d) Informar a los usuarios sobre cada actualización y sobre su finalización;
 - e) Asegurar que el vehículo es capaz de realizar la actualización;
 - f) Informar al usuario cuando se necesita un mecánico.



El R-156 se puede descargar del siguiente enlace:

<https://unece.org/sites/default/files/2021-03/R156e.pdf>



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



SOLARIS, LÍDER DE ELECTROMOVILIDAD

LA MARCA REGISTRÓ UN NUEVO RÉCORD DE VENTAS DE AUTOBUSES EN 2020

CUANDO CUMPLE 25 AÑOS, SOLARIS PUEDE CELEBRAR QUE YA CIRCULAN MÁS DE 1.000 AUTOBUSES ELÉCTRICOS SOLARIS POR LAS CALLES DE 18 PAÍSES, OPERADOS POR CASI 100 COMPAÑÍAS EUROPEAS. EN 2021, SUS EBUSES TAMBIÉN SE ENTREGARÁN A OPERADORES DE FRANCIA, LETONIA, PAÍSES BAJOS, ESPAÑA, ITALIA Y SUIZA

Según los datos presentados por la propia marca, fue un año récord de ventas, con un total 1.560 vehículos y un aumento en los ingresos del 13,6 %, alcanzando los 725 millones de euros (638 millones de euros en 2019). En comparación con 2019, esto representa un aumento de casi el 5% (1.487 unidades en 2019).

En 2020, Solaris ha realizado entrega de autobuses y trolebuses en 19 países. Sus principales mercados fueron Alemania, Polonia, Italia, Estonia, República Checa, Israel, Suiza y España. En concreto, en el primer mercado para la marca, Alemania, se alcanzaron cifras récord de entregas en ese país. Solaris suministró allí un total de 329 vehículos de los cuales el 40% eran autobuses eléctricos de batería de 12 metros y 18 metros (articulados).

En su segundo mercado por ventas, Polonia, Solaris fue el líder de autobuses urbanos de piso bajo por decimotercero año consecutivo, al lograr una participación del 53% en

este segmento. Esto se traduce en un aumento interanual de la cuota de mercado de la empresa en Polonia del 11% (41% en 2019). Los autobuses Solaris vendidos en Polonia en 2020 incluyeron principalmente autobuses eléctricos (194 de 365 unidades vendidas en total). Toda la flota de autobuses eléctricos de Urbino en Polonia asciende a más de 320 vehículos, suministrados a 27 pueblos y ciudades, es decir, representan hasta el 90% de todos los e-buses del país.

CRECEN LAS VENTAS DE VEHÍCULOS DE BAJAS Y CERO EMISIONES DE SOLARIS

En 2018, cuando Solaris comienza a formar parte del Grupo CAF, los autobuses híbridos, e-buses y trolebuses constituyeron en total el 29% de todos los vehículos vendidos por el fabricante. En 2019, esta cifra se situó en el 40%. Esta tendencia continuó en 2020, lo que llevó a que el número de vehículos vendidos con propulsores alternativos creciera hasta un 44%.

Con esta evolución positiva, el año pasado, Solaris se convirtió en el mayor fabricante de autobuses eléctricos urbanos de Europa, con una participación del 20%. La empresa suministró un total de 457 buses eléctricos de 12 metros y 18 metros. Esto fue casi tres veces más que el año anterior (162 unidades eléctricas de Urbino).

En el pedido de 130 articulados para Miejskie Zakłady Autobusowe en Varsovia se encontraba la unidad 20.000 que Solaris ha fabricado desde su apertura en 1996 y es un autobús eléctrico.

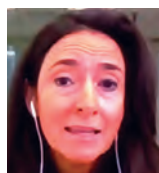


BIOMETANO Y ECONOMÍA CIRCULAR PARA MOVER AUTOBUSES

RESIDUOS, ENERGÍA Y TRANSPORTE, SON LOS PROTAGONISTAS DE ESA ECONOMÍA CIRCULAR

ASÍ SE EXPLICÓ EN EL WEBINAR ORGANIZADO POR GASNAM, "EL BIOMETANO EN EL TRANSPORTE: NETWORKING DE PROYECTOS LIFE"

El objetivo de esta sesión era poner en común los desarrollos y logros alcanzados por cuatro proyectos Life, donde a partir de residuos urbanos, de purines y depuración de aguas se genera biometano para su uso en movilidad en coches, camiones y autobuses, potenciando así la economía circular.



La Secretaria General de GASNAM, Eugenia Sillero, presentó los datos del último barómetro de EurObserv'ER, según el cual entre 2018 y 2019 se incrementó un 44% el uso de biometano en la UE. El 17% del gas natural que se usa en el transporte por carretera en Europa es biometano. El 25% de las estaciones de servicio de GNC/GNL ofrecen biometano en proporciones variables. Se prevé que la producción de biometano se multiplique por 10 en 2030 y afirma que el sistema ya está preparado para ser 100% bio sin coste para las infraestructuras de repostaje o vehículos. Como dato relevante, señalaba que tan solo usando el 17% de biometano ya se evitan entre el 30% y el 37% de las emisiones de gases de efecto invernadero en un camión de 40 toneladas. Si se alcanza el 100% estaríamos ante un caso de emisiones negativo.

SCANIA PRUEBA UN AUTOBÚS DE BIOMETANO MOVIDO CON PURÍN DE CERDO EN EL CRTZ



Pedro Cotera, Gerente del Área de Buses Urbanos de Scania, explicó su experiencia con un autobús biometano movido con purín de cerdo en el CRTZ (Consortio Regional de Transportes de Zaragoza). Indicaba que el uso de biometano es una solución única social, económica y medioambientalmente, porque permite una ganadería sostenible, reciclar las aguas y reaprovechar los residuos a la vez que se genera trabajo; "economía circular de libro", decía.

Junto con Naturgy, para proporcionar la energía, Calvera, que la transporta, Automóviles Zaragoza, el operador de la línea de autobús, y Scania, que pone su vehículo en servicio para este proyecto, el Consorcio Regional de Transportes de Zaragoza cuenta con un vehículo propulsado por biometano en una línea que une barrios rurales con el centro de la ciudad. En los 6.000 Km recorridos ya en Zaragoza, se ha demostrado que lo operativa es la misma que el diésel y que han bajado las vibraciones y el ruido, lo que mejora el confort para los pasajeros. También señalaba la importancia de una correcta formación en conducción eficiente, que posibilita el ahorro de hasta un 15% de energía. Scania ha puesto en el mercado español 900 autobuses de gas natural del modelo Citywide LF-GNC entre 2017 y 2021. Para media y larga distancia ha presentado su autocar GNL que permite entre 1.000 Km y 1.400 Km de autonomía.



NACE EL FORO DE LA MOVILIDAD DE ANFAC

LA NUEVA MOVILIDAD COMO OPORTUNIDAD DE LIDERAZGO INDUSTRIAL

EN SU PRIMERA EDICIÓN DEL FORO “LA MOVILIDAD DEL FUTURO”, LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES (ANFAC) PRESENTÓ SU MODELO DE DESCARBONIZACIÓN Y ELECTRIFICACIÓN DEL PARQUE DE VEHÍCULOS DE ESPAÑA PARA 2030

José Vicente de los Mozos, Presidente de ANFAC, abrió el foro aportando datos sobre la industria de la automoción en nuestro país. Las previsiones de crecimiento para 2021 son de tan solo un 8%, alcanzando unas 925.000 nuevas matriculaciones. Esto supone una caída del 26% en comparación con 2019. La asociación calcula que la recuperación tardará en llegar un año más de lo previsto en un principio y no se producirá antes de 2023. El Presidente de ANFAC señaló que la nueva movilidad debe ser un proyecto de país y que para ello hace falta la colaboración de todos: “Es el mo-



mento de demostrar que España tiene en la automoción y en la nueva movilidad, un sólido proyecto-país que nos permita seguir atrayendo inversión, proyectos y nuevos modelos de vehículos electrificados que hagan de la automoción española también un referente en la industria de la electromovilidad”.

Reyes Maroto, Ministra de Industria, Comercio y Turismo, señalaba en esta línea, que este foro sirve para que todos los agentes se comprometan en la creación de la movilidad del futuro. De hecho, afirmaba que el ecosistema de la automoción ya está comprometido y quiere ser protagonista de la nueva movilidad. “La automoción está liderando la transformación industrial de España”, decía. Y afirmaba que el Gobierno ha apoyado ese cambio y ahora “se empiezan a ver los frutos del trabajo conjunto”. Como prueba de ese apoyo a la industria para lograr el paso a la deseada movilidad sostenible, digital, conectada y segura, Maroto recordaba que el Gobierno va a movilizar “10.000 millones de euros hasta 2023 en inversiones públicas y privadas en toda la cadena de valor del sector de la automoción”.



PROPUESTA DE DESCARBONIZACIÓN Y REFORMA FISCAL



José Lopez-Tafall, Director General de ANFAC, explicó las claves del Plan Auto 2020-40: objetivos de ANFAC para 2021 y 2025. La digitalización, la descarbonización y el mantenimiento de la actividad y el empleo serán

tres pilares de la estrategia de la industria, pero siempre atendiendo en las demandas de los clientes. López-Tafall hizo hincapié en la importancia de la automoción en nuestro país y afirmó que el sector “es la joya de la economía española”. A la riqueza que ya genera, se podría sumar con su nuevo plan hasta millón y medio más de puestos de empleos.

En el camino a la descarbonización del parque automovilístico, ANFAC pide apoyo al Gobierno para su renovación y electrificación, por un lado con el impulso de puntos de recarga públicos y por otro con ayudas económicas, tanto a la compra como con mejoras fiscales para los vehículos menos contaminantes.

El objetivo de ANFAC es bajar hasta los 9 años la edad media del parque español. Eso significa sacar de escena unos 19 millones de vehículos de cara a 2030 y sustituirlos por unos 14 millones de vehículos nuevos. De éstos, unos 3 millones serán eléctricos y unos 4 millones híbridos convencionales. Esto supondría una reducción del 50% de las emisiones de CO2.

En lo que se refiere a los puntos de recarga solicita que los 8.500 que existen ahora se multipliquen por 6 en 2021, por 15 en 2025 y por 40 para 2030. Y casi tan importante o más que la cantidad de puestos de recarga eléctrica en toda España es crear un mapa de dónde se ubicarán (en el que ya trabaja ANFAC), para que se distribuyan de manera homogénea por todo el país y contribuya así a una verdadera introducción de la electromovilidad a escala nacional.

En el modelo fiscal que propone la asociación se eliminaría el impuesto de matriculación sustituyéndolo por el impuesto por uso. Calculan que aumentaría la recaudación y ésta se podría destinar a su vez a las políticas de descarbonización del transporte. Desde ANFAC se piden otras medidas también como la reducción del IVA para los vehículos electrificados.

Entre los participantes se encontraba **María José Rallo**, secretaria general de Transportes y Movilidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que recordó la firme apuesta del Gobierno por la conducción autónoma y los corredores 5G. Desde su ministerio se entiende este cambio de movilidad como “una gran oportunidad que hay que aprovechar”, decía. Pero también reitera la necesidad de “trabajar en colaboración, porque solos no vamos a ninguna parte”.



LA AUTOMOCIÓN, LÍDER DE LA TRANSFORMACIÓN INDUSTRIAL DE ESPAÑA

Teresa Ribera, vicepresidenta cuarta del Gobierno y ministra para la Transición Ecológica y Reto Demográfico, clausuró el evento afirmando que la industria de la automoción está totalmente capacitada para asumir los cambios necesarios hacia la



nueva movilidad. Además de ser un referente de la industria en nuestro país, Ribera afirma que aunque hay camino por recorrer, también puede ser un referente mundial en la nueva movilidad. “Es un momento clave, el momento de reactivar nuestro país, y debemos hacerlo juntos, debemos detectar sinergias y fortalezas, y juntos aprovechar nuestro potencial”, afirmó.

Maroto anunció que el primer Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE) será en el sector de automoción para abordar la transición hacia el vehículo eléctrico y conectado. Este PERTE tendrá tres pilares: la fabricación de baterías en España, desarrollar un ecosistema de movilidad para contar con las infraestructuras y la demanda, y la fabricación de vehículos eléctricos y conectados.

La fabricación de baterías en España permitirá “acabar con la dependencia de terceros países”, afirmaba. La ministra también destacó que habrá ayudas a la compra de coches sostenibles a través de la tercera edición del Plan MOVES dotado con 400 millones de euros ampliable hasta los 800 millones, y también para actuaciones en innovación de tecnología eléctrica, baterías y almacenamiento con un presupuesto de 100 millones de euros.

Maroto terminaba su discurso de clausura afirmando que “tenemos por delante muchos retos, complejos y difíciles, que se suman a la incertidumbre de la evolución de la pandemia, pero nuestro país cuenta con las capacidades, y debemos salir más fuertes, más resilientes y más industriales”.

EL PRIMER PERTE SERÁ EN EL SECTOR DE AUTOMOCIÓN PARA ABORDAR LA TRANSICIÓN HACIA EL VEHÍCULO ELÉCTRICO Y CONECTADO



UNA LEY DE MOVILIDAD OBSOLETA

INFORME SOBRE LAS BASES PARA RENOVAR LA LEGISLACIÓN DE TRANSPORTE EN VIGOR

DESDE LA FUNDACIÓN CORELL Y A PROPUESTA DE SU THINK TANK MOVILIDAD SE HA REALIZADO UN TRABAJO DE ANÁLISIS DE LA LEGISLACIÓN DE TRANSPORTE Y SU ADECUACIÓN A LAS NUEVAS NECESIDADES DE MOVILIDAD

Miguel Ángel Ochoa, Presidente del Patronato de la Fundación Corell, dio la bienvenida al encuentro en el que se habló sobre la nueva ley de movilidad que sustituirá a la normativa que ha servido de marco durante más de 30 años. La nueva ley debe afrontar nuevos retos y cambios constantes, que se producen mucho más rápido que los que se producían anteriormente, debido al desarrollo tecnológico y también ahora a la aparición en escena de la pandemia.

Ignacio López Cano, Presidente de la Comisión de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso

de los Diputados, abrió el encuentro indicando que cuando salvamos el medio ambiente, “en realidad no estamos salvando al planeta, que seguirá girando alrededor del sol, sino a la especie humana en realidad.” Se refirió a la nueva movilidad que se plasmará en esta ley como una alternativa real al coche que impulsará una sociedad sostenible.

Alberto Dorrego, Abogado Socio de Eversheds Sutherland, presentó las propuestas del grupo de expertos de la Fundación Corell (en el que se encuentra el colaborador de la revista Viajeros y abogado experto en transporte, Francisco Sánchez-Gamborino) para sentar las Bases de la nueva Ley de Movilidad Sostenible.

NUEVOS RETOS DE LA MOVILIDAD: GOBERNANZA, NEUTRALIDAD ENERGÉTICA, REGULACIÓN...

Adolfo Menéndez, Abogado del estado y miembro de ONTIER ESPAÑA, habló sobre la gobernanza compartida entre los estados y las empresas, ONG y los propios ciudadanos con la necesidad de una entidad regulatoria independiente para poder hacer frente a los nuevos retos en una sociedad en la que ya no

sólo valen los acuerdos entre los gobiernos de diferentes países. Indicó que la colaboración público-privada cobrará ahora más sentido que nunca porque ningún estado podrá gestionar sin ayuda todos los nuevos frentes que se abren.

En el encuentro se tocaron temas como la regulación de la movilidad, el uso de Big Data para mejorar las redes en tiempo real o la neutralidad fiscal. **Pedro González-Gaggero, Socio de E&Y - Representante de ASTIC**, habló sobre las diferentes medidas fiscales aplicadas al transporte y las que pueden venir para grabar algunos tipos de propulsiones como gasoil y gasolina, así como figuras que penalizan el tráfico, los accesos a las ciudades, el aparcamiento o los peajes a cierto tipo de vehículos.

También se compartieron experiencias de movilidad de Madrid (donde se habló de conurbaciones), Extremadura (en la que se refirieron al transporte a la demanda), Asturias (con su vocación de movilidad como servicio-MaaS) y Galicia (que se centró en la dispersión de la población y su reforma concesional que permite el uso compartido del transporte regular y escolar).

SOBRE LA FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD

Dionisio González, UITP Director – Advocacy & Outreach, aseguraba que esta crisis también es una oportunidad de rediseño en un mundo en el que la demanda de transporte público no será igual que antes de la pandemia y se calcula que alcanzará solo el 85% de las cifras anteriores. Afirmaba que es necesario un marco estable de financiación que ayude en todos los procesos de cambio que se inician en la movilidad del futuro a un sector que durante la pandemia “ha estado a la altura y ahora espera apoyo”.

Josep M^o Fortuny, Subdirector General de Ordenación del Transporte i Desarrollo Sectorial, Generalitat de Cataluña, indicaba que el marco de financiación debe garantizar la eficiencia del sistema. “Se debe invertir lo necesario en transporte público pero también debe haber herramientas de control”, decía. También se refirió a la necesidad del consenso para la correcta participación en la financiación del transporte público de todas las administraciones.

Ignacio Santos, Director General de Transportes de la Junta de Castilla y León, ponía sobre la mesa un nuevo concepto, frente a la conurbación, la conuración, teniendo en cuenta la enorme dispersión de población en su región. “En el mundo rural el transporte debe ser un apéndice de los servicios esenciales”, afirmaba. Como dato de interés, señalaba que el 70% de las rutas son de tráfico débil. En media y larga distancias, le preocupa porque el autobús tendrá que competir con el tren mediante líneas directas que dejarían sin servicio a muchas poblaciones.

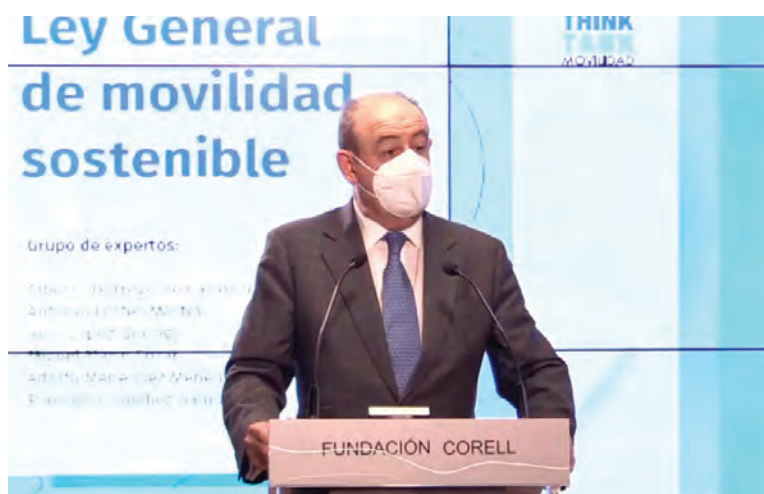
Miguel Ruiz, Presidente de ATUC, recordó que el sector del transporte metropolitano lleva cerca de 14 años luchando por una ley estable de financiación del transporte público. Toda Europa tiene leyes para esta cuestión pero España no. La financiación

LA NUEVA LEY DE MOVILIDAD DEBE AFRONTAR NUEVOS RETOS Y CAMBIOS CONSTANTES DEBIDO AL DESARROLLO TECNOLÓGICO Y AHORA TAMBIÉN A LA APARICIÓN DE LA PANDEMIA

de nuestro país es irregular y sólo incluye en sus contratos-marco a Madrid, Barcelona, Valencia y Canarias. El resto de las ciudades, decía Ruiz, tiene que negociar cada año su financiación. Desde ATUC se pide a la ley, que las financiación sea estable y que permitan la competitividad con otros operadores europeos.

Rafael Barbadillo, Presidente de CONFEBUS, mencionó la revisión de los mapas concesionales y pidió que sea una red integrada. Al igual que el transporte urbano se ha subvencionado por ser deficitario, Barbadillo indicó que en las líneas regulares también se debe compensar la obligación de servicio público porque a veces la exclusividad no es suficiente para poder prestarlo.

M^a José Rallo, Secretaria General de Transportes y Movilidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, fue la encargada de clausurar esta jornada agradeciendo la colaboración de la Fundación Corell con sus bases fundamentales presentadas para ayudar en el proceso de elaboración de la futura Ley de Movilidad Sostenible. Esta ley, afirmaba, está en línea con la estrategia de movilidad de la UE y promueve no sólo la defensa medioambiental, la innovación y la digitalización del sector del transporte, tanto de personas como de mercancías, sino que dará reconocimiento legal a la movilidad como derecho de las personas y prioridad a la movilidad cotidiana para acudir o disfrutar otros servicios esenciales como el trabajo, la educación o la sanidad.



Miguel Ángel Ochoa, Presidente del Patronato de la Fundación Corell presentó el informe.



LA PRESENCIA DE LA MUJER CRECE EN EL TRANSPORTE

ESPAÑA, UNO DE LOS PAÍSES DE LA UE CON MÁS DE CONDUCTORAS DE AUTOBÚS

SEGÚN LOS DATOS DE CONFEBUS, EL NÚMERO DE NUEVAS CONDUCTORAS DE AUTOBÚS AUMENTÓ CASI UN 90% EN LOS ÚLTIMOS 5 AÑOS Y DESTACAN POR SUS BUENAS PRÁCTICAS AL VOLANTE

La expedición de permisos para conducir autobuses (permiso D) entre las mujeres ha aumentado en un 89,65% entre 2014 y 2019, según datos de la DGT. El 27,2% de los conductores de autobuses en 2019 son mujeres (11.416 de un total de 41.934). España es uno de los primeros países de la UE en cuanto a porcentaje medio de mujeres conductoras empleadas en empresas de transporte en autobús. Según los datos recogidos por IRU en la "Driver Shortage Survey 2019", la media de la UE es del 12%, mientras que en España la media se sitúa en el 18% en 2020, una cifra que además se ha incrementado en 3 puntos porcentuales respecto a 2019. Según Avanza, el transporte en autobús en España presenta actualmente las plantillas más diversificadas respecto a profesionales hombres y mujeres de toda la Unión

Europea. En los últimos años, según los datos recopilados por Avanza, la división de Larga Distancia ha aumentado un 61% el número de mujeres que se interesan y se convierten en conductoras de autobuses en España, un sector tradicionalmente con más profesionales masculinos. Concretamente en esta división trabajan un total de 71 mujeres, lo que supone un 14% de esa plantilla. 14 de estas mujeres son conductoras de autobús, 3 mujeres trabajan en el mantenimiento de los autobuses mientras que 54 mujeres ocupan puestos de ventas y otras tareas. Además, según los datos de la Base General de Accidentes con Víctimas de la DGT, las mujeres conductoras son las que menos accidentes registran cada año respecto a los hombres que son los que más tienen.

LA FUERZA LABORAL DE LAS MUJERES EN EL TRANSPORTE SERÁ CRUCIAL

Desde AT Academia del Transportista (miembros de la plataforma Woman in Transport) se afirma que la incorporación de la mujer al transporte será vital para relanzar la economía. Señalan que para mejorar las cifras de participación de la mujer en el mundo del transporte, favorecer el relevo generacional y hacer más atractiva la profesión para las mujeres, debemos trabajar de forma decidida en derribar las barreras que la profesión presenta para ellas: Brecha salarial de género;

Ausencia de instalaciones sanitarias adecuadas y de descansos para ir al baño; Masculinidad tóxica en el trabajo; Negligencias en el mantenimiento de un ambiente de trabajo seguro; Falta de oportunidades de promoción y desarrollo; Trato desigual y discriminatorio por parte de la dirección; Problemas sanitarios. Tanto empresas de transporte en autobús públicas como privadas han apostado por lucir los colores de la igualdad de género y han lanzado mensajes y campañas a favor de la desaparición de los techos de cristal en la sociedad. Es el caso de la campaña "Tu destino lo eliges tú" de Arriva. También marcas como MAN Truck & Bus han rendido tributo con numerosas campañas a todas las conductoras y mujeres de otras profesiones de la Logística por su trabajo.

EL SECTOR DEL AUTOBÚS LUCHA CONTRA LA VIOLENCIA DE GÉNERO

Además de fomentar la igualdad de hombres y mujeres en el entorno laboral, muchos operadores de transporte en autobús y autocar han puesto en marcha campañas e iniciativas para ayudar a erradicar la violencia machista. Como ejemplos: DBUS, que cuenta con el Sello de Emakunde como Entidad Colaboradora para la Igualdad de Mujeres y Hombres y que cada año se suma al Día Internacional Contra la Violencia hacia las Mujeres con campañas de concienciación en sus autobuses; Grupo Ruiz, que se ha adherido a la plataforma mujeres en el transporte de la Unión Europea y que lanzó la campaña #NoLoDejesPasar en la que en un vídeo explica cómo actuar en caso de violencia hacia la mujer (tanto si se sufre como si se presencia) y también, casos de machismo que sufren las conductoras, además de dar a conocer el signo internacional de la violencia de género que permite de forma discreta comunicar "sufro violencia" cuando el agresor se encuentra cerca o controlando a la agredida de alguna manera; EMT Madrid ha creado el Observatorio "Mujer y Transporte Seguro" cuya misión será el estudio y puesta en marcha de acciones para fomentar la seguridad de la mujer como usuaria del transporte público gestionado por la empresa municipal; TMB presentó un plan de prevención del acoso sexual en el metro y el autobús que incluye un decálogo y un protocolo de actuación ante los incidentes de carácter sexual o de género que tengan lugar en el transporte público.

1 DE CADA 5 CASOS DE ACOSO EN LUGARES PÚBLICOS PASA EN EL TRANSPORTE

Según la encuesta de movilidad de la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM), el 60% de las personas que utilizan la red



Campaña "Tu destino lo eliges tú" de Arriva.



Signo internacional de la violencia de género que permite de forma discreta de comunicar a los demás "sufro violencia" cuando el agresor se encuentra cerca.

de transporte público son mujeres. En la última encuesta de violencia machista de la concejalía de Feminismos y LGTBI del Ayuntamiento de Barcelona, las mujeres que han sido víctimas de violencia machista señalan la esfera pública como el escenario más habitual del acoso sexual, y entre los espacios públicos, el transporte figura en primer lugar, con el 21,6% de los casos.

PREMIOS MATILDE UCELAY

Coincidiendo con el 8M, Día Internacional de la Mujer, y el Mitma publicó las bases de los premios Matilde Ucelay. Es la primera edición de estos galardones que pretenden reconocer a aquellas personas, entidades o iniciativas que contribuyen a la igualdad entre hombres y mujeres en el ámbito de los transportes, la movilidad y la agenda urbana. Su denominación homenajea a Matilde Ucelay Maortúa, la primera mujer licenciada en arquitectura en España y Premio Nacional de Arquitectura en 2004.



La garantía del fabricante

5 años de garantía

COLUMNAS MÓVILES DE ELEVACIÓN PARA VEHICULOS PESADOS



COLUMNAS CON CABLES O SIN CABLE SEGÚN SUS NECESIDADES

NUEVA GARANTIA DE 5 AÑOS SUJETA A CONDICIONES INSTALACIÓN, ASISTENCIA TÉCNICA EN TODA LA PENINSULA MÁS ISLAS



Contacte con nosotros a comercial@sefac.es o al tel. 91 672 3612 www.sefac.es o facebook/SefacEspana

La nueva flota de Bus Miranda cuenta con 4 autobuses Otokar y 2 microbuses Iveco con carrocería Ferqui



“RECUPERAR EL 100% DE LOS VIAJEROS SERÁ MUY DIFÍCIL”

JUSTO LÓPEZ, ADMINISTRADOR DE AUTOBUSES URBANOS ÁNGEL HERRERA

BUS MIRANDA, S.L., EMPRESA DEL GRUPO AUTOBUSES URBANOS ÁNGEL HERRERA, HA PUESTO EN MARCHA EN ESA LOCALIDAD BURGALESA UN NUEVO SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO. SU NUEVA FLOTA ESTÁ COMPUESTA POR 6 VEHÍCULOS: 2 MICROBUSES URBANOS IVECO CON CARROCERÍA FERQUI Y 4 AUTOBUSES OTOKAR KENT



Miembro del Jurado.

Recientemente han puesto en marcha el nuevo servicio urbano de autobuses de Miranda de Ebro. ¿Cómo es y en qué se diferencia del anterior servicio existente?

La concesión nueva se basa en el diseño de la concesión anterior con mejoras tecnológicas y modernización de la flota.

¿Por qué han apostado por Otokar y Somauto?

Nos parece que el producto de Otokar es fiable y contrastado según la experiencia de otros operadores, con una mecánica conocida para nuestra empresa. Esta mecánica, con la ayuda de Somauto, nos permite ser en cierto modo auto-

suficientes y ser nosotros mismos taller para la gestión de la garantía.

La relación con Somauto, tanto con Antonio Bautista (padre) como Antonio Bautista (hijo) son buenas por ser grandes profesionales.

Los 4 autobuses Otokar Kent se complementan con 2 microbuses urbanos Iveco con carrocería Ferqui. La totalidad de la flota con estas dos tipologías de autobús permiten adaptarse a las diferentes líneas y adecuar la oferta de plazas a la demanda de viajeros.

¿Qué novedades tecnológicas se han incluido en la flota, tanto de cara al usuario como para su gestión?

Todos los autobuses (los 6) vienen provistos con tecnología novedosa en la ciudad como es: desfibriladores, Wifi gratuito ilimitado, cargadores USB para las baterías de los teléfonos y ordenadores, así como aplicación móvil para localizar el vehículo y estimar los tiempos de espera.

¿Cómo ha afectado la pandemia al arranque del nuevo servicio y cómo cree que afectará al futuro del transporte público urbano?

La pandemia ha afectado de lleno en la movilidad y en el transporte urbano de la ciudad.

Actualmente estamos en un 50% aproximadamente de los viajeros que se entendían como normales antes de la pandemia.

El miedo de algunos usuarios, las noticias a veces negativas sobre el uso del transporte público, el teletrabajo, las clases on line, la restricción de acceso al hospital para visitar a los enfermos, así como las consultas telefónicas del hospital, en lugar de presenciales, son los factores principales del descenso del número de viajeros.

Confiamos en que cuando esté la población vacunada, el hospital funcione con normalidad, se quite el uso de mascarilla y con ello también se recupere la confianza social con una vida similar a la que teníamos antes de la pandemia y se recuperen los viajeros. Aunque creemos que recuperar el 100% de los viajeros será muy difícil.

El hecho de haber iniciado una concesión en estas circunstancias adversas no ha facilitado los inicios. Lo único positivo a resaltar es que la aceptación por parte de los usuarios ha sido muy buena, ya que el simple hecho de ser autobuses nuevos, da una sensación de mayor seguridad de cara a la limpieza y desinfección anti covid-19.

La ayuda del Ayuntamiento es fundamental siempre y más en estos momentos de fuerza mayor.

¿Cuáles cree que son los retos para el transporte urbano en ciudades que no llegan a los 50.000 habitantes?

Entendemos que, a pesar de no ser un servicio obligatorio por tener menos de 50.000 habitantes, nunca se ha cuestionado por parte del Ayuntamiento. La configuración alargada de la ciudad, con sus barrios extendidos de Este a Oeste, y el Hospital situado fuera de la ciudad, hacen que el autobús urbano sea un servicio esencial para esta. Nos afirmamos en la opinión de que la aportación municipal se hace cada vez más imprescindible para mantener un servicio de calidad a la altura de Miranda.

LAS 4 UNIDADES DE OTOKAR CIRCULAN EN EL SERVICIO URBANO DE MIRANDA DE EBRO



Somauto, distribuidor de Otokar en España, realizó la entrega de los vehículos en Miranda del Ebro

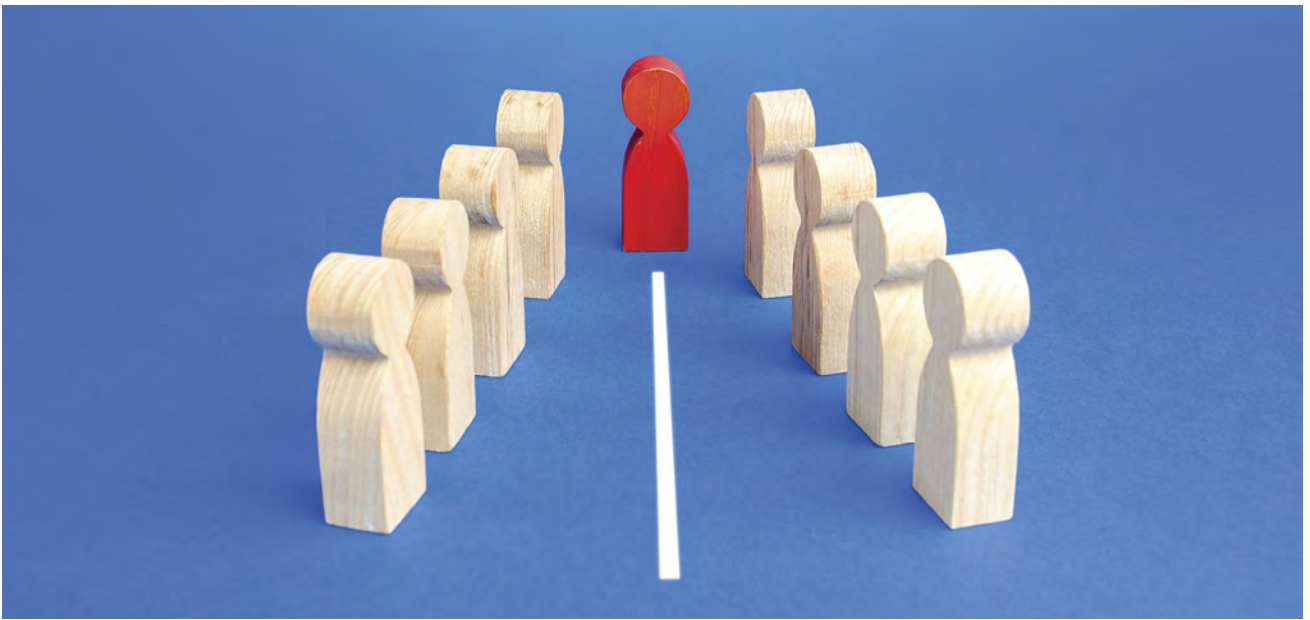
El modelo elegido es el Kent C 10.8 m. Se trata de un vehículo autoportante ideal para garantizar un elevado nivel de rendimiento de la flota, gracias a su enorme capacidad y bajo coste operativo. Está disponible en 2 longitudes (10,80 m y 12 m) y es un autobús con gran capacidad. En esta ocasión se ha optado por la versión de 10,8 metros. Puede transportar hasta 101 pasajeros si bien han reducido las plazas hasta 70 pasajeros, limitándose de momento la capacidad a 45 pasajeros debido a la COVID-19. Los asientos del Kent C se pueden configurar de diferentes formas para dotar al autobús de una distribución eficiente. Su interior elegante y despejado se puede equipar con asientos antivandalismo ultrarresistentes, y favorece una circulación fluida de los pasajeros. Respecto a su cadena cinemática, se trata de un motor Cummins Euro VI, con una potencia de 300 HP y cambio automático, con un par máximo de 1100 Nm / 1200-1600 t/min.

Hidral Gobel

...con más de 20 años de experiencia

ESPECIALISTAS EN ACCESIBILIDAD para transporte de viajeros





SOBRE LA IMPUGNACIÓN DE LAUDOS DE LAS JUNTAS ARBITRALES

SENTENCIAS DEL T. CONSTITUCIONAL DE 15 DE JUNIO DE 2020 Y 15 DE FEBRERO DE 2021

COLABORACIÓN DEDICADA MIS COMPAÑEROS DEL CUERPO TÉCNICO DE INSPECCIÓN DEL TT: JOSÉ RAMÓN JUANILLO ORTEGA, JOSÉ ROBLES GARCÍA, RAMÓN ORTIGOSA, MANUEL FERNÁNDEZ MORENO, FRANCISCO ESPAÑOL DE LA TORRE, ENRIQUE MAPELLI LÓPEZ, CARMEN MARÍA LÓPEZ OTERO, MANUEL LÓPEZ GALLINAL, GREGORIO PÉREZ-SAHUQUILLO CONDE, MA. JOSÉ GÓMEZ GA.-OCHOA, ALFONSO SÁNCHEZ MARCOS, EMILIO SIDERA LEAL, FRANCISCO JAVIER VALERA TEJEDOR, FERNANDO PASCUAL, JESÚS PINILLA Y JUAN MIGUEL SÁNCHEZ GARCÍA

FERNANDO JOSÉ CASCALES MORENO NOS HABLA SOBRE LA IMPUGNACIÓN DE LOS LAUDOS DICTADOS POR LAS JUNTAS ARBITRALES DEL TRANSPORTE Y LAS SENTENCIAS DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL DE 15 DE JUNIO DE 2020 Y 15 DE FEBRERO DE 2021

Las Juntas Arbitrales del Transporte se crearon en la LOTT para la “protección y defensa de las partes intervinientes en el transporte” (art.37), correspondiéndolas (art.38 según la modificación de este precepto - declarada ajustada a Derecho por la sentencia del Tribunal Constitucional 352/2006, de 14 de diciembre, operada por el art.162 de la Ley 13/1996, de

Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, para su adecuación a la sentencia del Tribunal Constitucional 174/1995, de 23 de noviembre): “resolver, con los efectos previstos en la legislación general de arbitraje, las controversias de carácter mercantil surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre cuando, de común acuerdo, sean sometidas a su conocimiento por las partes intervinientes u otras personas que ostenten un interés legítimo en su cumplimiento. Asimismo, les corresponderá resolver, en idénticos términos a los anteriormente previstos, las controversias surgidas en relación con los demás contratos celebrados por empresas transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte cuyo objeto esté directamente relacionado con la prestación por cuenta ajena de los servicios y actividades que, conforme a lo previsto en la presente Ley, se encuentran comprendidos en el ámbito de su actuación empresarial. Se presumirá que existe el refe-

rido acuerdo de sometimiento al arbitraje de las Juntas siempre que la cuantía de la controversia no exceda de 15.000 euros y ninguna de las partes intervinientes en el contrato hubiera manifestado expresamente a la otra su voluntad en contra antes del momento en que se inicie o debiera haberse iniciado la realización del transporte o actividad contratado”.

Por su parte, el ROTT, dispone lo siguiente:

- artículo 6. 1. “De conformidad con lo previsto en el artículo 38 de la LOTT, corresponde a las Juntas Arbitrales del Transporte el ejercicio de las siguientes funciones: a) Resolver las controversias de carácter mercantil surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre y de aquellos otros que tengan por objeto la prestación de las actividades auxiliares y complementarias del transporte reguladas en la LOTT. Quedan, en todo caso, excluidas de la competencia de las Juntas las controversias de carácter laboral, penal o tributario. b) Acordar el depósito de mercancías transportadas y, en su caso, enajenarlas, en los supuestos en que así se encuentra previsto en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías. c) Realizar las funciones de peritación previstas en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías. 2. Las funciones previstas en el punto anterior serán ejercidas por las Juntas en relación con los transportes terrestres y, asimismo, con los que se desarrollen en virtud de un único contrato por más de un modo de transporte siempre que uno de éstos sea terrestre”.
- artículo 9.8. “Los laudos no requerirán formalidades especiales y tendrán los efectos previstos en la legislación general de arbitraje, procediendo únicamente contra ellos la acción de anulación y de revisión por las causas específicamente previstas en dicha legislación. Transcurridos veinte días desde que fuera dictado el laudo, podrá obtenerse su ejecución forzosa ante el órgano judicial competente, siendo en tal caso aplicables, asimismo, las previsiones de la legislación general de arbitraje”.

CAUSAS DE IMPUGNACIÓN DE LAUDOS DE LAS JUNTAS ARBITRALES

Siendo de aplicación a las Juntas Arbitrales la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje (LA), las causas de impugnación de estos laudos son exclusivamente las del art.41 de este texto legal, a cuyo tenor: “1. El laudo sólo podrá ser anulado cuando la parte que solicita la anulación alegue y pruebe: a) Que el convenio arbitral no existe o no es válido. b) Que no ha sido debidamente notificada la designación de un árbitro o de las actuaciones arbitrales o no ha podido, por cualquier otra razón, hacer valer sus derechos. c) Que los árbitros han resuelto sobre cuestiones no sometidas a su decisión. d) Que la designación de los árbitros o el procedimiento arbitral no se han ajustado al acuerdo entre las partes, salvo que dicho acuerdo fuera contrario a una norma imperativa de esta Ley, o, a falta de dicho

“LA IMPORTANCIA DE ESTA SENTENCIA DEL TC ESTRIBA EN QUE SE HAYA PRECISADO, LIMITÁNDOLO, EL CONCEPTO DE “ORDEN PÚBLICO”, DETERMINÁNDOSE ASÍ EL ÁMBITO DEL PROCESO DE ANULACIÓN CONTRA LOS LAUDOS ARBITRALES, LOGRÁNDOSE QUE EL ARBITRAJE TENGA UNA MAYOR SEGURIDAD JURÍDICA

acuerdo, que no se han ajustado a esta ley. e) Que los árbitros han resuelto sobre cuestiones no susceptibles de arbitraje. f) Que el laudo es contrario al orden público. 2. Los motivos contenidos en los párrafos b), e) y f) del apartado anterior podrán ser apreciados por el tribunal que conozca de la acción de anulación de oficio o a instancia del Ministerio Fiscal en relación con los intereses cuya defensa le está legalmente atribuida. 3. En los casos previstos en los párrafos c) y e) del apartado 1, la anulación afectará sólo a los pronunciamientos del laudo sobre cuestiones no sometidas a decisión de los árbitros o no susceptibles de arbitraje, siempre que puedan separarse de las demás. 4. La acción de anulación del laudo habrá de ejercitarse dentro de los dos meses siguientes a su notificación o, en caso de que se haya solicitado corrección, aclaración o complemento del laudo, desde la notificación de la resolución sobre esta solicitud, o desde la expiración del plazo para adoptarla”.

Como fácilmente se colige, salvo la causa referida a que el laudo contravenga el orden público, las demás causas de impugnación son de índole formal, de manera que en su posible anulación no se entrará a enjuiciar el contenido del laudo. Es en este orden de cuestiones donde al amparo de un concepto muy genérico (el orden público es un concepto jurídico indeterminado, flexible, dinámico, de difícil definición), cual es el de “orden público”, se han venido impugnando los laudos en cuanto a su decisión de fondo, provocándose un “ensanchamiento” de este concepto que deviene en un sistema arbitral lleno de inseguridad jurídica, convirtiendo la acción de nulidad contra los laudos en una segunda instancia, como si se tratará de sentencias de los Tribunales de Justicia.

SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

Es dentro de este contexto que el Tribunal Constitucional dictó su Sentencia 46/2020, de 15 de junio (Sala Primera), que declara “vulnerado el derecho a la tutela judicial efectiva sin indefensión del artículo 24.1 CE”, clarificando el panorama arbitral ante las sentencias de la Sala de lo Civil y de lo Penal del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, anulatorias de determinados laudos en cuanto al fondo. Esta sentencia interpreta el concepto de “orden público”, como motivo de la acción de



“EL POSIBLE CONTROL JUDICIAL DEL LAUDO Y SU CONFORMIDAD CON EL ORDEN PÚBLICO NO PUEDE TRAER COMO CONSECUENCIA QUE EL ÓRGANO JUDICIAL SUPLA AL TRIBUNAL ARBITRAL EN SU FUNCIÓN DE APLICACIÓN DEL DERECHO”

anulación contra el laudo, acotándolo en sus justos términos y no haciendo, como declara la Sentencia, un “ensanchamiento” de él como realizan las resoluciones judiciales impugnadas. Además, la sentencia reviste también singular importancia porque se pronuncia respecto a la acción de anulación contra el laudo, que declara “debe ser entendida como un proceso de control externo sobre la validez del laudo que no permite una revisión del fondo de la decisión de los árbitros”, ya que ninguna de las causas de anulación previstas en el artículo 41.1 LA puede ser interpretada en un sentido que subvierta esta limitación, pues “la finalidad última del arbitraje, que no es otra que la de alcanzar la pronta solución extrajudicial de un conflicto se vería inevitablemente desnaturalizada ante la eventualidad de que la decisión arbitral pudiera ser objeto de revisión en cuanto al fondo”. La sentencia aclara que como infracciones del orden público constitucional material, cabe incluir hipotéticamente, que los árbitros, al decidir, hubieran infringido una norma del ordenamiento jurídico sustantivo; o, que se hubiera vulnerado algún derecho fundamental de la misma naturaleza. Pero, estando excluida la infracción del ordenamiento jurídico material como causa de anulación, ha de estarse como causa de anulación comprendida como “orden público”, a los efectos de que se trata, a la infracción de los derechos fundamentales y las libertades garantizados en la Constitución, así como otros principios esenciales indisponibles para el legislador por exigencia constitucional o de la aplicación de principios admitidos internacionalmente.

Así pues, la importancia de esta sentencia del TC estriba en que se haya precisado, limitándolo, el concepto de “orden público”, determinándose así el ámbito del proceso de anulación contra los laudos arbitrales, lográndose que el arbitraje tenga una mayor seguridad jurídica.

Los criterios de esta sentencia han sido ratificados recientemente por la sentencia del mismo Tribunal Constitucional (Sala Primera) de 15 de febrero de 2021, que declara que “la valoración del órgano judicial competente sobre una posible contradicción del laudo con el orden público, no puede consistir en un nuevo análisis

del asunto sometido a arbitraje, sustituyendo el papel del árbitro en la solución de la controversia, sino que debe ceñirse al enjuiciamiento respecto de la legalidad del convenio arbitral, la arbitrabilidad de la materia y la regularidad procedimental del desarrollo del arbitraje”.

Esta sentencia, además, reiterando los fundamentos de la anteriormente dictada (nº 46/2020), afirma que “el orden público comprende los derechos fundamentales y las libertades garantizados por la Constitución, así como otros principios esenciales indisponibles para el legislador por exigencia constitucional o de la aplicación de principios admitidos internacionalmente”. En consecuencia, “la acción de anulación sólo puede tener como objeto el análisis de los posibles errores procesales en que haya podido incurrir el proceso arbitral, referidos al cumplimiento de las garantías fundamentales, como lo son, por ejemplo, el derecho de defensa, igualdad, bilateralidad, contradicción y prueba, o cuando el laudo carezca de motivación, sea incongruente, infrinja normas legales imperativas o vulnere la intangibilidad de una resolución firme anterior”, esto es, “el posible control judicial del laudo y su conformidad con el orden público no puede traer como consecuencia que el órgano judicial supla al tribunal arbitral en su función de aplicación del derecho”.

Siendo los pronunciamientos y consiguientes fundamentos de estas sentencias del TC de aplicación a los laudos que dictan las Juntas Arbitrales, su importancia para el reforzamiento de éstas es muy evidente y significativo, ya que no es infrecuente que contra los laudos que dictan se promuevan acciones de anulación que no se acotaban a los límites que estos fallos contemplan de forma tan clarificadora.

BIBLIOGRAFÍA

- ASOCIACIÓN PROFESIONAL DEL CUERPO ESPECIAL DE INTERVENTORES DEL ESTADO EN LA EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES. JUNTAS DE DETASAS, Legislación complementaria Compañías de Ferrocarriles, 1939.
- BAENA DEL ALCÁZAR, M., Los transportes mecánicos por carretera en el Derecho administrativo español, Madrid, Montecorvo, 1970.
- CAMPOY, J.A., Regulación de las Juntas Arbitrales del Transporte y enmiendas de la CETM. Revista Todo transporte, n.º 56. Mayo de 1989.
- CASCALES MORENO, Fernando J., Historia del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre, antiguo de Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles. Fundación Francisco Corell, 2014.
- CASCALES MORENO, Fernando J., Arbitraje y conciliación en el transporte terrestre. Las Juntas de Detasas, las Juntas de Conciliación e Información del Transporte Terrestre y las Juntas Arbitrales del Transporte. La Ley. Revista Mediación y Arbitraje nº 1. Enero de 2020. Editorial Wolters Kluwer.
- COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DEL NORTE DE ESPAÑA, Instrucciones para la actuación de los re-



presentantes de las compañías en las Juntas de Detasas, Madrid, 1939.

- D'OCON CORTÉS, E., El problema de las Detasas. Las reclamaciones por excesos de portes y las Juntas de Detasas, Asociación General de transportes por vía férrea, 1934.
- GONZÁLEZ-DELEITO Y DOMINGO, Nicolás., Aspectos jurídico-procesales de las Juntas de Detasas, Revista Derecho y Economía del Transporte (De la Asociación profesional del Cuerpo de Inspección del TT), nº 45 de 1980
- GUEDEA MARTÍN, M., Los arbitrajes especiales en nuestro ordenamiento jurídico. Estudio específico de la Ley de Ordenación de los transportes terrestres, Estudios sobre el Ordenamiento Jurídico del Transporte, Zaragoza, Diputación General de Aragón,
- MAPELLI, Enrique., Las Juntas Arbitrales del Transporte Terrestre, Transporte3, nº130, noviembre, 1989.
- MAPELLI, E., El arbitraje en el transporte terrestre, Centro de Publicaciones del Ministerio de Justicia, 1990.
- MAPELLI, E., Procedimiento ante las Juntas de Detasas o Tribunales de Comercio para los Transportes Terrestres, Madrid, Ediciones Jura, 1952.
- MAPELLI, E., Régimen Jurídico del Transporte, Centro de Publicaciones del Ministerio de Justicia, 1990.
- MARTINEZ-CONDE IBÁÑEZ, Ángel, La resolución de las controversias en los contratos de transporte terrestre. Las juntas de detasas y las juntas arbitrales del transporte. Análisis comparativo del procedimiento ante las mismas (tesis doctoral), Universidad Complutense, 1995.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, Reclamaciones derivadas del Contrato de Transporte Terrestres. Juntas de Detasas, Secretaría General Técnica, Gabinete de Información, Iniciativa y Reclamaciones. 22-T7. Noviembre 1976.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, Resoluciones en materia del contrato de transporte. Procedimiento ante las Juntas de Detasas, Madrid, Dirección General de Transportes Terrestres, 1964.
- MONCADA LÓPEZ, A., El transporte por carretera en el Derecho español, Ed. SANTILLANA, 1962.
- RICO SARRIO, J. y RAMÍREZ LÓPEZ, J.A., Transportes. Juntas de Detasas o Tribunales de Comercio para las Reclamaciones del Transporte, Barcelona, Bosch, 1940.
- ROLDAN CARRILLO, E., Reclamaciones en los transportes por ferrocarril y carretera. Procedimiento ante las Juntas de Detasas, 2VOLS., Madrid, Reus, 1944 y 1957.
- SÁNCHEZ GAMBORINO, Francisco., Doctrina jurisprudencial sobre el contrato de transporte terrestre, Ed. Aguilar, 1957



FERNANDO JOSÉ CASCALES MORENO (fcajvet@telefonica.net)

ABOGADO. ACADÉMICO

**EX DIRECTOR GENERAL DE FERROCARRILES
Y TRANSPORTES POR CARRETERA, Y DEL INTA**

**EX PRESIDENTE DEL CONSEJO SUPERIOR
DE OBRAS PÚBLICAS, Y DE INSA**

**EX INSPECTOR GENERAL DE SERVICIOS
DEL Mº TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES
DEL CUERPO TÉCNICO DE INSPECCIÓN
DEL TRANSPORTE TERRESTRE**

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





SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID



AETRAM PIDE PLAN DE VACUNACIÓN PARA PERSONAL DE MOVIMIENTO DEL DISCRECIONAL

La Comunidad de Madrid ha iniciado el pasado mes de febrero el Plan de Vacunación, a través de la Consejería de Sanidad, con el proceso de vacunación de los grupos 6B y 6C contemplados en la Estrategia de Vacunación del Ministerio de Sanidad. Está en estos momentos en pleno desarrollo y se está posibilitando la vacunación como personal priorizado por su consideración y asimilación al personal docente de los centros de menores dependientes de la Administración de la Comunidad de Madrid y en concreto del personal de movimiento de las empresas con rutas escolares (conductores y acompañantes en ruta).

Desde AETRAM se iniciaron ya desde el mes de enero diversos contactos con la Comunidad de Madrid para la priorización del personal de movimiento de las empresas del Sector Discrecional, Turístico y Regular de Uso Especial (escolares, menores, trabajadores) en caso de establecerse un Plan Específico de Vacunación para estos profesionales en la región. Ahora, AETRAM ha registrado ante la Dirección General de Transportes y Dirección General

de Sanidad de la Comunidad de Madrid sendos escritos donde requiere a la Administración la elaboración urgente y puesta en marcha de un PLAN ESPECIFICO DE VACUNACIÓN PARA EL PERSONAL DE MOVIMIENTO DEL SECTOR DISCRECIONAL, que incluya no solo al personal laboral de movimiento de las empresas titulares de rutas escolares de titularidad de la Comunidad de Madrid, sino a todo el personal y profesionales que atienden a escolares y menores (personal de movimiento –conductores y auxiliares en ruta-) como personal asimilado a los docentes y personal de educación infantil y necesidades educativas especiales, primaria y secundaria, y que además puedan realizar transporte discrecional y turístico con dichos menores (excursiones, traslados, etc) así como transporte de mayores y residencias, dado que las empresas de este Sector pueden realizar diversos tipos de transporte que personas que no sean en exclusividad de rutas escolares pero que si transporten usuarios menores o mayores en función de los diferentes servicios que sean contratados.

RE-OPEN EU: CÓMO CONOCER LAS RESTRICCIONES PARA VIAJAR POR EUROPA

La página web Re-open EU, creada por la UE como herramienta interactiva, disponible en los 24 idiomas oficiales de la UE y con una versión adaptada para smartphones, proporciona la información necesaria y actualizada sobre las restricciones derivadas de la COVID-19 en cada uno de los 27 estados miembros de la UE (restricciones en vigor, requisitos de cuarentena y pruebas para los viajeros y/o planificación de viajes por Europa): <https://re-open.europa.eu/es>

Re-open EU ofrece información en tiempo real sobre las fronteras, los medios de transporte disponibles, las restricciones de viaje y las medidas de salud pública y de seguridad, como el distanciamiento físico o la utilización de mascarillas, así como cualquier otra información práctica para los viajeros.

Una plataforma de referencia para los que se desplacen dentro de la Unión Europea, ya que se centraliza toda la información en ella.





TRANSPORTE ESCOLAR EN LA LUCHA ANTI COVID

ANETRA VUELVE A PEDIR LA AMPLIACIÓN DE ANTIGÜEDAD DE LOS AUTOCARES ESCOLARES

ANETRA PONE EN VALOR AL TRANSPORTE ESCOLAR COMO GARANTE DE LAS MEDIDAS HIGIÉNICO-SANITARIAS DURANTE EL DESARROLLO PRESENCIAL DEL ACTUAL CURSO ESCOLAR Y PIDE MEDIDAS QUE RELAJEN UN POCO LA GRAVE SITUACIÓN DE LAS EMPRESAS QUE REALIZAN ESTOS SERVICIOS

En un comunicado, ANETRA recordaba que en el segundo trimestre del actual curso escolar 2020-2021, solo un 0,4% de aulas de centros educativos se encuentran clausuradas por la pandemia de la COVID-19, fruto del respeto en la ejecutividad diaria de las medidas higiénico-sanitarias del sistema. Lo que justifica según la asociación “que la decisión desde principio de curso del Gobierno de España en mantener la presencialidad de los alumnos ha sido acertada, gracias a la actitud proactiva de todos los actores que formamos la comunidad educativa, incluidas las flotas que llevan a cabo a diario los servicios efectivos de transporte escolar.” Desde ANETRA se incluye dentro del sistema educativo al transporte escolar, “que aporta seguridad sanitaria en los servicios diarios que se prestan”.

LA GRAN CONTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE A LA APERTURA LAS AULAS

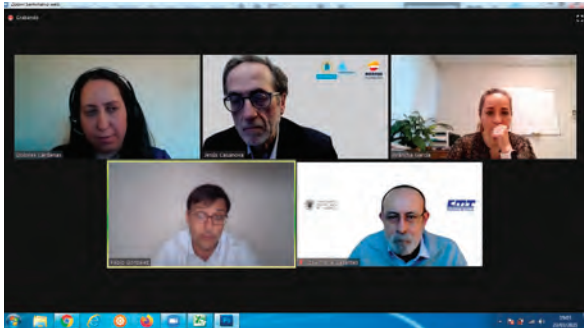
“Cada día escolar se comienza y se acaba en los vehículos de transporte escolar. Las empresas que lo prestan cumplen minuciosamente con el protocolo de limpieza y desinfección para el transporte de viajeros por carretera que elaboramos a mediados de julio pasado la Dirección General de Transporte Terrestre, la Dirección General de Salud Pública y

el Departamento de Viajeros del Comité Nacional de Transporte por Carretera. Por ello, es justo extender dicho reconocimiento de compromiso y de garantía en las medidas higiénico-sanitarias diarias a nuestras PYMES representadas en pro de lograr la presencialidad en todo lo que resta del actual curso escolar”, señala la asociación.

AMPLIAR LA ANTIGÜEDAD DE LOS VEHÍCULOS DESTINADOS AL TRANSPORTE ESCOLAR

ANETRA ha vuelto a solicitar al Gobierno de España que premie dicha labor ejercida por las PYMES del sector a través de la concesión de una medida de coste cero para la Administración: ampliar el límite de antigüedad de los vehículos destinados al transporte escolar.

Desde la asociación se recuerda que “en el pasado curso escolar a mitad del mismo se paralizó al cien por cien la actividad escolar y, por ende, de los servicios de transporte escolar, pero no se detenía el calendario de servicio de los vehículos conforme marca el actual Real Decreto 443/2001, aunque estuvieran aparcados en sus campas sin movimiento alguno derivados de la total restricciones a la movilidad de la primavera escolar del año 2020. Esta medida de apoyo económico al sector del transporte de viajeros se considera de carácter excepcional y fundamental, con coste cero para el Gobierno de España, en aras a que la transitoriedad permita aliviar la difícil situación financiera a la que están abocados los operadores que prestan este tipo de servicios, que son principalmente pequeñas y medianas empresas.” Para ANETRA esta medida sería fácil de implantar porque solo “es voluntad política”



ASEPA ANALIZA LAS PROPULSIONES ALTERNATIVAS Y LAS SOMETE A DEBATE

En el webinar “La propulsión de los automóviles frente al reto de la descarbonización”, ASEPA analizó los sistemas alternativos de propulsión para las próximas décadas tratando de darle un enfoque realista y tecnológicamente neutral. Francisco Aparicio, Presidente de ASEPA, así como Presidente del INSIA y Catedrático Emérito de la ETSII UPM, inauguró este webinar. Desde la seguridad de que el desarrollo de la movilidad contribuye a la mejora de la economía y la necesidad de que ésta sea sostenible, Aparicio señalaba que en ese camino existen certezas pero también aparecen nuevas cuestiones que es necesario debatir y no tomarlas como verdades absolutas. Entre esas ideas, lanzaba dos para abrir el debate: ¿Es necesario sustituir todas las propulsiones que conocemos hoy? ¿A qué velocidad se deben dar los cambios que deban tener lugar? Oscar García, Director de la Cátedra Repsol, que se imparte en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de la Universidad Politécnica de Madrid, afirmó que esos cambios deben atender siempre “a razonamientos basados en la ciencia y no a ideas políticas”

Cuatro ponentes de instituciones y empresas del sector mostraron su propia visión sobre la situación actual y futura de las tecnologías existentes para los sistemas de propulsión en el automóvil, el vehículo y sus alternativas tecnológicas para contribuir a la neutralidad climática, los retos a los que se enfrenta la regulación de las emisiones en el sector del transporte y la contribución de Repsol en este reto.

Se lanzaron algunas de las ideas interesantes como que habrá que tener en cuenta decisión final de los consumidores en función del tipo de vehículo que necesiten para sus necesidades o que la electromovilidad nos puede conducir a la dependencia económica de China, que no sólo es al día de hoy el mayor productor de baterías, sino de los componentes necesarios para fabricarlas fuera de su país. Desde la asociación están convencidos de que la solución a la descarbonización completa de la movilidad no vendrá de la mano de una sola tecnología ni de un solo vector energético, sino de la combinación de muchas soluciones.

HA FALLECIDO JUAN SIERRA, PRESIDENTE DE APETAM

A los 80 años, nos deja el presidente de la Asociación de Empresarios de Transporte y Agencias de Málaga. Era presidente de APETAM desde el año 2012 pero pasó casi 50 años relacionado con las asociaciones empresariales. Fue el creador de las exitosas Jornadas de Transporte de Málaga, que cumplen ya 20 años. La última edición presencial fue la de 2019.



PUBLICADO EN EL BOE EL PROCESO DE RENOVACIÓN DEL CNTC

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.



CNH2 SE CONVIERTE EN SOCIO INSTITUCIONAL DE GASNAM

La asociación de movilidad sostenible Gasnam considera que la incorporación del Centro Nacional del Hidrógeno (CNH2) a su red de socios refuerza su apuesta por el desarrollo del hidrógeno para los distintos modos de transporte: carretera, ferroviario y marítimo





VIGO APUESTA POR LA MOVILIDAD INTELIGENTE

El Centro Tecnológico de la Automoción de Galicia (CTAG), Avanza, primer operador privado de transporte urbano y metropolitano en autobús en España, y Vitrasa, concesionaria de transporte urbano de Vigo -perteneciente a Avanza- han firmado un convenio de colaboración con vigencia de tres años para la creación de una Unidad Conjunta de Innovación en el ámbito de la movilidad inteligente. Esta Unidad Conjunta de Innovación abordará diferentes temas como la movilidad autónoma y conectada, soluciones para el transporte urbano autónomo, conectado y eficiente, paradas inteligentes, información de prioridades y semáforos, digitalización de tareas, Inteligencia Artificial o nuevos servicios de conectividad de valor añadido, entre otros.



EMPRESA RUIZ SE ADHIERE AL PACTO MUNDIAL DE LA ONU

Lanzada en el año 2000, United Nations Global Compact, en castellano Pacto Mundial de las Naciones Unidas, es la mayor iniciativa de sostenibilidad corporativa del mundo. Adherirse al Pacto Mundial implica que Empresa Ruiz se compromete a alinear sus operaciones con Diez Principios universalmente aceptados en las áreas de derechos humanos, normas laborales, medioambiente y lucha contra la corrupción, y adoptar medidas en apoyo de los objetivos de las Naciones Unidas plasmados, actualmente, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).



S. A. MASATS PONE EN MARCHA EL NUEVO SERVICIO DE TRANSPORTE A DEMANDA

Con el espíritu de seguir avanzando hacia el objetivo de ofrecer alternativas de transporte más sostenibles, el grupo empresarial Direxiss -especializado en movilidad- ha empezado a operar a través de S. A. Masats estas dos nuevas líneas de transporte bajo demanda. El servicio solo se presta si alguien lo reserva previamente a través de la web www.lescomes.elmeubus.com o de la aplicación "El Meu Bus". "El Meu Bus" está operativo desde el 15 de marzo y, durante dos meses, las dos nuevas líneas de autobús TAD1 y TAD2 conectarán el Polígono Les Comes de Igualada (Cataluña) con los núcleos de Igualada, Santa Margarida de Montbui y Vilanova del Camí, en fase de prueba piloto.



VECTALIA GESTIONARÁ LA ESTACIÓN INTERMODAL DE PALMA DE MALLORCA

El grupo empresarial, especializado en la movilidad y los servicios, ha ganado el concurso organizado por el Consorcio de Transportes de Mallorca para encargarse de estas instalaciones, inauguradas en el año 2007 y en las que confluyen los servicios de autobús, metro y tren de la capital balear. El grupo con sede en Alicante ya acumula una notable experiencia en la gestión de estaciones de autobuses. En concreto, la compañía tiene en cartera en estos momentos las estaciones de la ciudad de Alicante, Santa Pola, Elda/Petrer y Alcoy, Pamplona y Teruel. Sin embargo, la de Palma de Mallorca será la primera de carácter intermodal, es decir, que combina varios medios de transporte distintos en un mismo recinto.



MASATS PRESENTA SU PUERTA DE APERTURA AL INTERIOR 029I

La nueva Puerta Deslizante-basculante 029i, es una puerta que aporta la suavidad de movimiento, rapidez y seguridad de las puertas deslizantes, a las puertas de apertura al interior. El aumento de seguridad, de disponibilidad del vehículo y la durabilidad de 1,5 millones de ciclos, hacen de la 029i un producto extremadamente fiable y seguro.

Su estabilidad en el movimiento de los ciclos de apertura y cierre se mantiene incluso en condiciones desfavorables, como en inclinaciones elevadas en sentido de la vía o laterales. Cabe destacar que proporciona gran seguridad para el pasajero, con incorporación de nuevas gomas centrales de estanquidad anti-atrapamiento, y anti-arrastre, que detectan incluso objetos muy delgados. También incorpora la señal de puerta cerrada y bloqueada, para garantizar la mayor seguridad. Dispone de un bloqueo mecánico, que garantiza que una vez cerrada, no pueda abrirse de forma no deseada. Este sistema ofrece también resistencia antivandálica aumentando la disponibilidad del vehículo. Esta puerta incorpora la nueva electrónica Evolution, de última tecnología, con un alto nivel de autodiagnóstico, y preparada para mantenimiento predictivo. Masats sigue aplicando las nuevas tecnologías al acceso a los vehículos.



HANOVER PRESENTA SUS NUEVOS LETREROS LED EN ESPAÑA

El pasado 22 de febrero pudimos ver por primera vez en nuestro país los letreros de última generación de Hanover. Su nueva gama de letreros electrónicos de alta resolución G5 se han instalado en el nuevo autobús de hidrógeno presentado en Madrid por Alsa. Esta nueva gama utiliza la última tecnología para reducir a 2mm el espacio entre LEDs, resultando una resolución total 30 veces superior al número total de leds en un equipamiento estándar. El resultado es una mayor claridad y definición de los mensajes minimizando el efecto pixel, además de ofrecer escala de grises para una óptima interpretación de logos, fotografías y cualquier diseño gráfico. Además de ir instalados en el autobús Caetano de Hidrógeno que participa en la citada prueba de Alsa en Madrid, también se han montado en el Solaris de Hidrógeno testado recientemente tanto en la TMB de Barcelona, como por Avanza en líneas del Consorcio Regional de Transportes de Madrid. Oscar Torres, Director General de Hanover Spain, afirma: "Somos pioneros en utilizar esta tecnología y son los primeros letreros electrónicos de alta resolución en el mercado español".

HIDRAL GOBEL SIGUE INCREMENTANDO SU PRESENCIA EN LAS EMT

Recientemente ha equipado los nuevos vehículos de Otokar adquiridos por Autobuses Miranda de Ebro. Se trata de la rampa doble modelo HGR COMFORT. En esta ocasión sus rampas son parte del equipamiento de los 4 autobuses Otokar Kent C 10.8 m, que recientemente entregó Somauto, distribuidor oficial de la marca Otokar en España, a Autobuses Urbanos de Miranda del Ebro.



OFICINA DE DESARROLLO Y BIENESTAR PARA LOS EMPLEADOS DE GRUPO CASTROSUA

En Grupo Castrosua se ha puesto en marcha la Oficina de Desarrollo y Bienestar, que nace con el propósito de reforzar y continuar liderando un papel activo en la creación de un entorno saludable donde se promueve el crecimiento y desarrollo, tanto personal como profesional, y se aporten recursos y herramientas que mejoren la calidad de vida y los niveles de bienestar de sus empleados. Para poder llevarla a cabo cuentan con Laura Vergara (en la imagen con Juan Luis Castro, presidente de Grupo Castrosua).





LAS CAJAS ALLISON EN EL MODELO GRAND TORO DE ISUZU

Grand Toro está disponible con la transmisión totalmente automática Allison T3270R xFETM equipada con retarder integral. Grand Toro, el vehículo de última generación de ANADOLU ISUZU, proporciona gran confort para los pasajeros y alta eficiencia y ahorros en el segmento midi-bus. Por ello, contará con una opción de transmisión totalmente automática Allison: T3270R xFETM. El modelo Grand Toro, desarrollado por Anadolu Isuzu en línea con las necesidades de personal y servicios de transporte turístico en los mercados turco y europeo, marca la diferencia en el segmento de 8,5 metros midi-bus.

TIRE-FINDER AYUDA A ENCONTRAR LOS NEUMÁTICOS ADECUADOS

Con esta plataforma, Continental ayuda a los gestores de flotas a elegir los neumáticos adecuados para sus operaciones de modo que ahorren costes y emisiones de cara al reglamento de emisiones de la UE que está en vigor desde agosto de 2019. Esto significa que deben disminuirse las emisiones de CO2 radicalmente para 2030. Para garantizar que las reducciones previstas se alcancen en la práctica, la Comisión Europea ha puesto en marcha la herramienta de simulación VECTO. Continental actualiza y agrega periódicamente datos detallados sobre VECTO en su página web, donde el fabricante de neumáticos premium informa sobre el reglamento de la UE y lo que supone para el sector de la logística y el mercado de posventa. Quienes visiten la web de Continental podrán descubrir también cómo funciona VECTO y el papel que pueden desempeñar los neumáticos en la reducción de las emisiones de CO2.



CONTICOACHREGIO, GANADOR EN LOS PREMIOS NEUMÁTICO DEL AÑO

El neumático Conti CoachRegio ha sido ganador en los XIX Premios Neumático del Año (organizados por la revista Neumáticos y Mecánica Rápida NMR) en categoría autobús, que recientemente se han dado a conocer. El Conti CoachRegio está especialmente diseñado para trayectos urbanos e interurbanos, en viajes de media y corta distancia en transporte de pasajeros. El nuevo neumático está disponible como Conti CoachRegio HA3 295/80 R 22.5 para todos los ejes y como Conti CoachRegio HD3 para el eje de tracción. Este último también estará disponible como ContiRe CoachRegio HD3, desarrollado mediante la solución de recauchutado en caliente de Continental, que proporciona múltiples vidas de servicio gracias a su robusta y duradera carcasa.



PRIMERA ESTACIÓN DE RECARGA CON BATERÍAS DE SEGUNDA VIDA DE IRIZAR e-MOBILITY

Irizar e-mobility e Ibil firmaron un convenio de colaboración para dotar de una segunda vida a las baterías de los autobuses eléctricos. De esta forma, se reutilizan las baterías que Irizar e-mobility produce e instala en sus autobuses, para su utilización como elemento de almacenamiento de energía, así como la electrónica de potencia asociada a dicha aplicación, en las infraestructuras de recarga que Ibil está desarrollando y desplegando para, entre otros, las estaciones de servicio de Repsol. Se ha instalado en una estación de servicio de Repsol situada en la N-1 a su paso por la localidad guipuzcoana de Tolosa. La instalación de esta estación de recarga supone un paso más en la apuesta que Irizar e-mobility está realizando por la economía circular.

TEISA cede dos autocares para facilitar el transporte escolar en el norte de Marruecos.



#JUNTOSSEGUIMOSRODANDO

SECCIÓN DEDICADA A UN SECTOR SOLIDARIO Y QUE CONSTRUYE CADA DÍA BUENAS NOTICIAS

EL SECTOR DEL TRANSPORTE SIGUE EN PIE EN LA LUCHA CONTRA LA PANDEMIA Y LA PROMOCIÓN DE LA VACUNACIÓN. PERO SU LABOR SOCIAL VA MUCHO MÁS ALLÁ DE LA CRISIS SANITARIA Y DESTACA POR SU COMPROMISO SOCIAL Y SOLIDARIDAD

La vacunación se ha convertido en el objetivo inmediato de todos para recuperar nuestras vidas y la economía. Si el mes pasado hablábamos del acondicionamiento del MAN eTGE como unidad par vacunación en Alemania, este mes podemos ya anunciar que el Setra MultiClass S 415 LE se ha convertido también en un centro de vacunación móvil.

Desde el sector del transporte, asociaciones y sindicatos han pedido que se incluya a los conductores profesionales dentro de los grupos de vacunación prioritaria, al ser personal esencial como se demostró durante la cuarentena. La EMT de Valencia ha ofrecido a la Conselleria de Sanidad Universal y Salud Pública su colaboración en la vacunación masiva contra la covid-19 y ha puesto a su disposición sus instalaciones para una posible vacunación de su plantilla. La concejalía de Transportes y el Grupo Vectalia, a través de Masatusa, la empresa concesionaria del transporte público colectivo municipal, han renovado la campaña con las medidas para prevenir la COVID en autobuses y marquesinas, para reforzar su imagen como transporte seguro. Los mensajes dispuestos en las diferentes carte-

lerías tratan de reforzar las acciones de protección personal como el uso de las mascarillas, la desinfección de manos con hidrogel, viajar en silencio o no cerrar las ventanillas para ventilar.

LOS OPERADORES SIGUEN INVIRTIENDO EN CALIDAD
La compañía Arriva ha seguido trabajando para ofrecer la mayor calidad de servicio y renovar su compromiso social. Así, Arriva Galicia ha publicado, por primera vez, su Carta de Servicios 2021, adhiriéndose a la Norma UNE 93200:2008. En ella se recoge toda la información sobre los servicios, derechos, obligaciones y compromisos de calidad de la empresa, para las operaciones de la empresa en Galicia. Arriva Madrid, operadora de autobuses interurbanos del suroeste de la Comunidad de Madrid, ha renovado el certificado SGE 21 de Forética. Este certificado acredita su sistema de gestión ética y socialmente responsable

SOLIDARIDAD Y RESPONSABILIDAD SOCIAL
SARFA, empresa del grupo Moventis, ha sido premiada por su responsabilidad social durante la pandemia. Ha colaborado con los servicios locales de ocupación, ha emprendido iniciativas de inclusión laboral y ha realizado una donación al Hospital de Palamós.

Por su parte, la empresa gerundense de transportes TEISA, con la colaboración de la Fundación Lluís Coromina, ha cedido dos autocares para facilitar el transporte escolar en el norte de Marruecos tras alcanzar un acuerdo con la ONG Azahara.



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.



ROMEROBUS APUESTA POR UNVI E IVECO

UNVI y el Concesionario AUTO DISTRIBUCIÓN HISPANIS (IVECO BUS) hicieron entrega de una unidad del microbús VENDAL 50C sobre el nuevo chasis Iveco Daily Bus a la empresa granadina ROMEROBUS, que fue fundada hace 27 años.

MAN ENTREGA UNA UN MICROBÚS TGE A AUTOCARES CERSA

Este nuevo MAN TGE 6.180, con capacidad de 21 plazas + G + C y hasta 3PMRs, equipa plataforma elevadora. CERSA lleva más de 30 años presente en el mercado. Realiza servicios discrecionales y RUE y cuenta también con alguna línea regular.



AUTOBUSES ANDORRA COMPRA A SOMAUTO SU PRIMER OTOKAR

Es del modelo Territo U, un autobús autoportante polivalente, apto para servicios media distancia y líneas regulares. Este suburbano tiene capacidad de hasta 63 personas sentadas y está disponible en dos longitudes: 12 metros y 13,26 metros.

TRIPLE ENTREGA DE VEHÍCULOS FERQUI E IVECO PARA ALFER

En esta ocasión, Ferqui ha entregado a la empresa orensana autocares Alfer 3 Ferqui Sunrise 28 PMR+G+C con chasis Iveco 70C21. Son aptos para escolares y con plataforma para hasta 8 sillas de ruedas que cuentan con un equipamiento excepcional.



ISUZU ENTREGA 4 AUTOBUSES URBANOS EN PONFERRADA

Se entregaron el pasado 15 de marzo en Ponferrada a la nueva empresa municipal que gestiona el transporte urbano de la ciudad. El Servicio Municipal de Transportes (SMT) de Ponferrada, ha elegido 4 ISUZU modelo NovocitiLife de 8 metros y capacidad de hasta 60 pasajeros.



EMPRESA CASAL INCORPORA A SU FLOTA UN ARTICULADO DE SCANIA Y CASTROSUA

Dará servicio metropolitano en una línea del Consorcio de Transportes de Sevilla. El autobús tiene chasis Scania modelo M336 y carrocería Castrosua. Con 18 metros tiene capacidad para 102 personas (71 sentadas, 30 de pie y una plaza para PMR).



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

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 llevarse las. 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 HISPALIS, S.L.
Antonio de la Peña Lopez, 57 41007 Sevilla T. +34 954 99 96 22

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

¡ENHORABUENA!

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

#premiosnacionalesdeltransporte



PATROCINADORES:





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

