

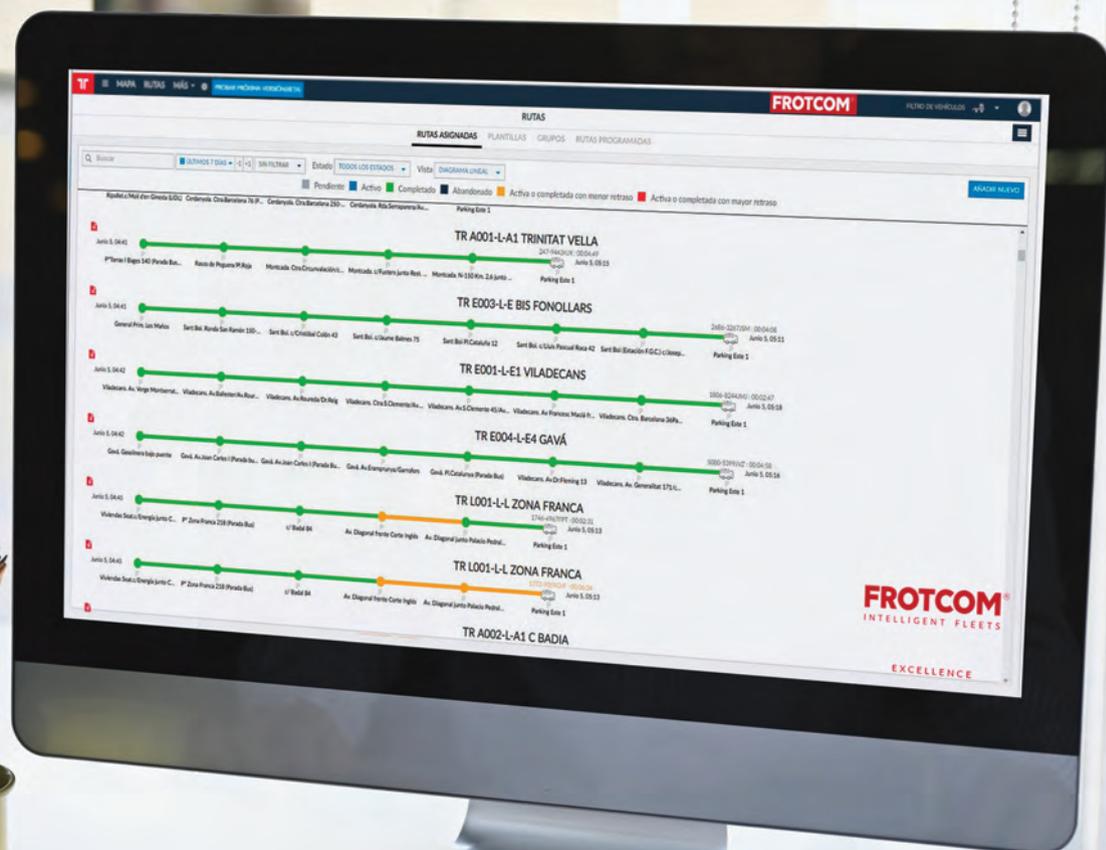
La revista de mayor difusión del transporte de pasajeros. Autocares, autobuses, carrocerías y componentes.

Año 27. #279.
Noviembre 2021
www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

FROTCOM, 25 AÑOS INNOVANDO AL LADO DE SUS CLIENTES



• Entrevistas: José Ignacio Prada Vázquez, Director de la Compañía de Tranvías de la Coruña, y Laura Cubero, Directora Ejecutiva de ANETRA •
• Prueba: SETRA S 418 LE BUSINESS •

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

DISEÑO INNOVADOR, CONFORT TOTAL

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

LA ELECTROMOVILIDAD EN LOS GENES

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

SERVICIO PRÉMIUM

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

100
electric

IVECO
BUS

Tu socio para el transporte sostenible



NO NOS PISEN LO FREGAO



Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

Cuando llevas un buen rato fregando el suelo, lo has dejado impecable y estás a punto de acabar la faena, lo último que necesitas es que llegue alguien y te pise cuando aún está mojado.

Se me antoja que ese sentimiento es parecido, metafóricamente hablando y con mucha distancia, a lo que piensas cuando después de invertir mucho dinero en renovar tu flota de autocares con los motores más eficientes del mercado (como te dijeron que tenías obligación de hacer), llegan desde los despachos de la UE y te dicen que el diesel es puro veneno. Tu sigues pagando el autobús, pero ya te dicen que tiene los días contados para entrar a trabajar, por ejemplo, en las Zonas de Bajas Emisiones.

Da igual el nivel de contaminación mínimo que tengan tus vehículos o que ayuden a quitar de la calle 30 coches que son más antiguos y contaminantes, no son vistos con buenos ojos. Da igual que existan opciones más limpias que nos permitan seguir usando los mismos autocares, como los biocombustibles. Da igual que todavía no haya una oferta alternativa real de electromovilidad para las rutas de largo recorrido.

Después de todo el esfuerzo realizado, las ayudas para la transición energética del transporte profesional por carretera, no incluyen la opción de los biocombustibles ni tampoco el fomento de cambio de un nivel de emisión antiguo al

más eficiente. Ante la falta de opciones, el autotocar se queda pues, prácticamente fuera de las subvenciones por valor de 400 millones de euros aprobadas por el Gobierno.

Y ante tal situación, ¿qué podemos hacer? Lo que mejor se nos da a los españoles, hacer una broma y seguir luchando para salir del agujero. Eso sí, sin ayuda. Como siempre. Cogemos el mocho y empezamos de nuevo. Permítanme que terminemos este artículo intentando sacar al menos una sonrisa a nuestros lectores, aunque sea pequeña y de medio lado. Sin ánimo de sentar un precedente, les vamos a contar un chiste.

“Dos policías están explicando al inspector lo sucedido en el piso en el que se ha dado aviso de un crimen.

“-Y dicen ustedes que la asesina confesa estaba aún en el domicilio en el que mató a su marido y que él estaba en el suelo todavía, pero se han venido sin al menos detenerla... ¿Me lo pueden explicar, por favor?

-Sí, señor. Al parecer la señora llevaba fregando el suelo de la casa un buen rato cuando su marido llegó de pasear al perro. La víctima pasó al interior de la vivienda pisando lo fregao. En un ataque de nervios la señora le golpeó con la fregona y le ocasionó la muerte. Ella misma nos lo confesó mientras hacíamos las preguntas en el portal.

-¿Y por qué no entraron y la detuvieron?

-Porque todavía estaba mojado...”



03 EDITORIAL

No nos pisen lo fregao

14 REPORTAJE

Eduardo de Antonio, responsable de Frotcom en España

23 PRODUCTO

Nuevo Sunsundegui Sb3

06 EN PORTADA

El sector pide neutralidad tecnológica en la movilidad sostenible

16 REPORTAJE

Nadi Kanaan, CEO de Négométal

24 PRODUCTO

IVECO BUS presenta su nueva gama

10 ENTREVISTA

José Ignacio Prada Vázquez, Director de la Compañía de Tranvías de la Coruña

18 ENTREVISTA

Laura Cubero, Directora Ejecutiva de ANETRA

26 REPORTAJE

Anadolu Isuzu, la alianza entre el gigante japonés y el gran grupo turco

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal



30 PRUEBA
SETRA S 418 LE BUSINESS

33 REPORTAJE
Plazos para instalar los tacógrafos de segunda generación

43 REPORTAJE
ASETRA publica la "Historia del Transporte de Segovia"

Revista fundada por:
Jesús Gómez Llorente

Depósito Legal:
M-23.188-1995

ISSN:
ISSN:1136-579X

Edita:
Grupo Editorial Editec

Director:
Luis Gómez-Llorente

Redactor Jefe:
Isabel Blancas Maldonado

Redacción:
Luis Francisco Blanco Barba

Marketing Manager:
Paloma Buitrón Susaeta

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

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

Secciones Oficiales:

aetram 

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

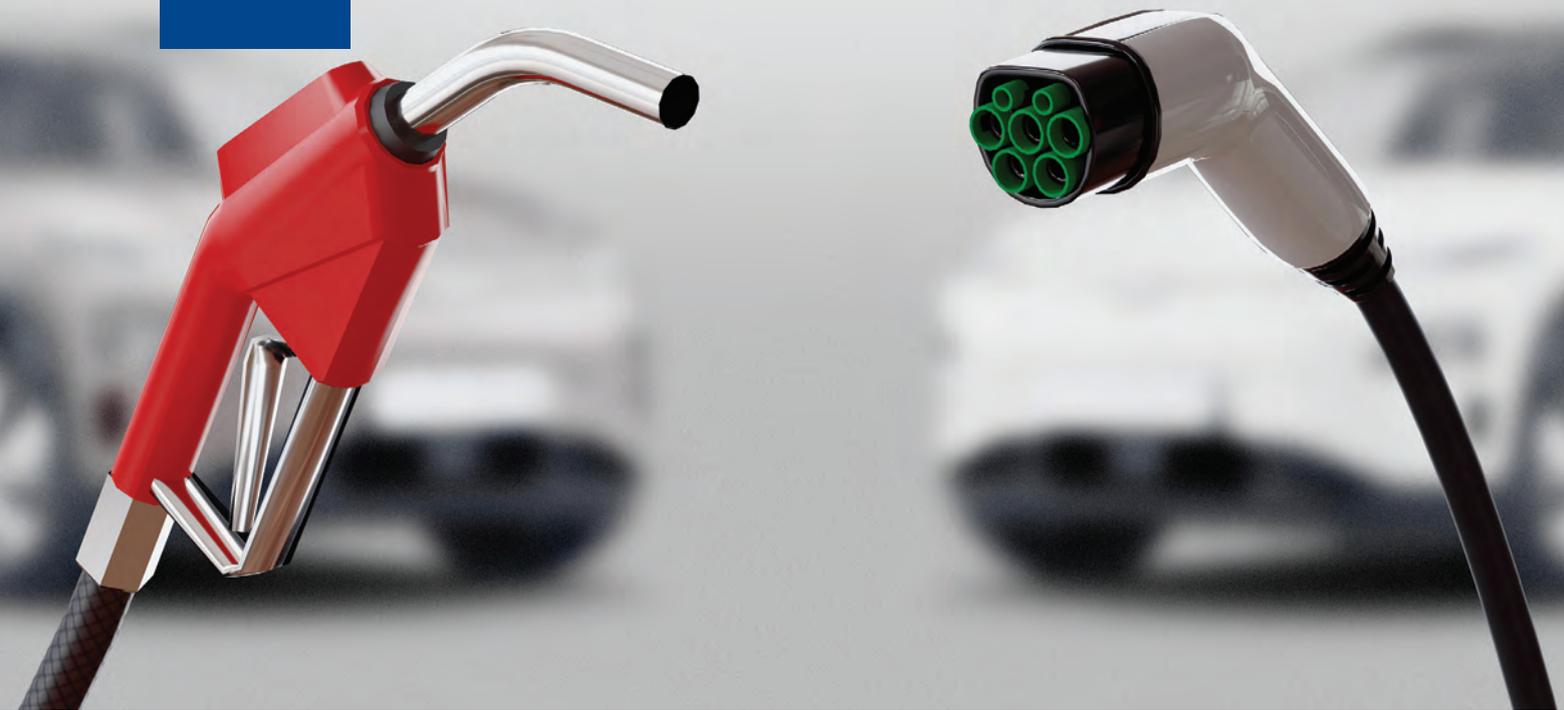
Impresión:
Gráficas Aries

Preimpresión:
infoycomunicación, S. L.

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

ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE





EL SECTOR PIDE NEUTRALIDAD TECNOLÓGICA

UNA VEZ MÁS, LOS MOTORES DIÉSEL DE ÚLTIMA GENERACIÓN SE QUEDAN SIN AYUDAS

EL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (MITMA) VA A DESTINAR 400 MILLONES DE EUROS A IMPULSAR LA DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE PROFESIONAL

El Real Decreto aprobado por el Consejo de Ministros regula estas ayudas directas, materializa la concesión de éstas a las CCAA, Ceuta y Melilla y define a los beneficiarios finales de las mismas, las actuaciones subvencionables, los requisitos para acceder a la financiación y las principales líneas. Así, los potenciales adjudicatarios de los fondos son los autónomos y las empresas privadas de transporte de mercancías y/o viajeros domiciliadas en cada comunidad autónoma, así como las empresas que se dedican al transporte privado complementario.

SUBVENCIONES A LA DESCARBONIZACIÓN

a) Achatarramiento de vehículos adscritos a una autorización de transporte y matriculados en España con anterioridad al 1 de enero de 2019. En el total de la vigencia del plan, se espera achatarrar unos 20.000 camiones y

3.000 autobuses, lo que supondrá una reducción estimada de emisiones de CO₂ de 600.000 toneladas al año (600 kt CO₂-eq).

- b) Adquisición de vehículos de energías alternativas. Son subvencionables los vehículos eléctricos, de hidrógeno, híbridos e híbridos enchufables y de gas (GNL o GNC), en este último caso de forma transitoria hasta el 31 de diciembre de 2023. Los vehículos deberán ser nuevos y matricularse y adquirirse tras la solicitud de la ayuda.
- c) "Retrofit" o modificación de la forma de propulsión de vehículos desde combustibles de origen fósil (diésel, gasolina o gas) a vehículos cero emisiones, eléctrico o de hidrógeno (BEV, FCV o FCHV). También, en un plazo transitorio hasta el 31 de diciembre de 2023, es potencialmente subvencionable la transformación de una motorización diésel o gasolina a cien por cien gas, (GNC o GNL), siempre que cumplan con los últimos estándares de emisiones contaminantes para vehículos pesados.
- d) Implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.
- e) Adquisición semirremolques para autopistas ferroviarias.

Las ayudas para financiar estas cuatro líneas de actuación se establecen como un importe fijo unitario por motorización, por categoría y tipo de vehículo (N2, N3, M2, M3 y sus clases) y, en el caso de las subvenciones para la adquisición de flotas cero o bajas emisiones, también por tipo de destinatario,

de manera que se tiene especialmente en cuenta a autónomos y pequeñas y medianas empresas. En el caso de empresas medianas o grandes, la subvención unitaria se sitúa en los 175.000 y 150.000 euros, respectivamente.

Se estima que podrán subvencionarse hasta 2.000 camiones y 500 autobuses eléctricos puros, de emisiones cero en todo el periodo del programa. Las estimaciones señalan que las subvenciones podrán ayudar a disminuir un 3% las emisiones de gases de efecto invernadero que genera el transporte pesado por carretera.

¿Y LA MEJORA DE LA FLOTA CON MOTORES DIESEL?

Desde diversos sectores de la automoción y energías, incluido el transporte de viajeros por carretera, se está pidiendo neutralidad tecnológica en la transición energética de la movilidad. Que no se olvide a las flotas de autocares de largo recorrido que actualmente no cuentan con más opciones reales que el diesel y que están invirtiendo en renovar sus vehículos con los motores más eficientes del mercado, a fin de que puedan recibir apoyo para mejorar sus emisiones. Sobre todo, teniendo en cuenta que cada autocar quita de las calles más de 30 coches.

II JORNADA SOBRE ECOCOMBUSTIBLES

Tanto Andreu Puñet, Director General de AOP, como Juan Antonio Carrillo de Albornoz, Presidente de AOP, hablaron sobre la necesidad de la neutralidad tecnológica y que se incluyan los ecocombustibles en las estrategias europeas de descarbonización.

Antonio Garamendi, Presidente de CEOE, afirmaba que "en ningún caso se debe cerrar la puerta a los avances que permitan eliminar los gases de efecto invernadero pero tampoco rechazar las tecnologías que son ya de manera inmediata eficaces, eficientes y accesibles". Considera que el uso de ecocombustibles impulsarán la economía circular y un crecimiento económico sostenible y equilibrado que



promueva las oportunidades de negocio pero también de empleo, en especial en la España vaciada.

Raul Blanco, Secretario General de Industria y PYME, hacía hincapié en esa cuestión, ya que España es "líder en refino", decía. Considera que deben tenerse en cuenta los ecocombustibles también para lograr los objetivos europeos, sobre todo teniendo en cuenta la actual incertidumbre de los precios de la energía y los problemas geopolíticos que afectan a su distribución.

Luis Cabra, Presidente de FuelsEurope, habló sobre la ruta y medidas seguidas por la Unión Europea para lograr llegar en 2050 a la neutralidad de emisiones. Por ello, se necesitan energías que ofrezcan seguridad y que sean limpias. Se refirió a la necesidad de utilizar diferentes fuentes entre las que estarían los ecocombustibles, que serán "complementarios pero imprescindibles y necesarios." Considera que en el sector del transporte, hasta que todo el mundo tenga un

LOS ECOCOMBUSTIBLES SE CONSIDERAN NEUTROS EN EMISIONES PORQUE AUNQUE EMITEN CO2, TAMBIÉN LO ELIMINAN DE LA ATMÓSFERA EN SU PROCESO DE PRODUCCIÓN



LOS ECOCOMBUSTIBLES NO REQUIEREN DE NINGÚN TIPO DE INFRAESTRUCTURAS NUEVAS PARA SU DISTRIBUCIÓN Y SE PUEDEN USAR CON NORMALIDAD EN LOS MOTORES CONVENCIONALES

vehículo eléctrico queda mucho tiempo y mientras, los ecombustibles van a ser indispensables a pesar de las trabas que se están poniendo a su introducción.

Rafael Barbadillo, Presidente de CONFEBÚS, reivindicó la necesidad de que la transición energética no sólo sea socialmente sostenible sino también viable económicamente para quienes tienen que asumir los costes. Es el caso del sector del autobús. El presidente de CONFEBUS recordaba que algunas de las tecnologías propuestas no están suficientemente maduras y se aplican sólo en ciertos ámbitos, como el urbano. Recordaba el esfuerzo ya realizado para adquirir vehículos diesel con motores eficientes Euro 6 y en los que se podrían usar ecombustibles sin necesidad de cambiarlos ni de tener instalaciones de recarga nuevas. Por todo ello, pide a las administraciones que haya neutralidad cuando diseñan los planes y las ayudas para la transformación energética. Que se cuente con todas las tecnologías disponibles, incluido el diesel, sobre todo cuando la industria de la automoción ya trabaja en motores nivel Euro 7.

COMBUSTIBLES SOSTENIBLES

ASEPA organizó una jornada “Combustibles sostenibles y su contribución en la descarbonización de la movilidad”. Desde la asociación se indica que “los combustibles sostenibles, de origen biológico o sintético neutro en carbono, se perfilan como posibles alternativas a la gasolina y al diésel, ya que pueden contribuir a la descarbonización, sin necesidad de cambiar la tecnología de los vehículos, ni las infraestructuras de distribución, como sí implica la electrificación. Hoy en día son la única alternativa para sectores de difícil electrificación como el transporte pesado por carretera.” El profesor Francisco Aparicio, presidente de ASEPA, afirmaba que “el sector del transporte debe pedir neutralidad tecnológica en la descarbonización y que convivan todas en función del segmento”, porque lo importante de los combustibles sostenibles o ecombustibles es que son neutros, ya que aunque emiten CO₂ en su combustión, ya lo han eliminado antes de la atmósfera para su producción.

José Ramón Freire, Director General de la Asociación Española del Bioetanol (BIO-E), hablaba de los ecombustibles además como solución para la autosuficiencia energética del país y clave de desarrollo agrario y generación de empleo en el mundo rural. También hacía hincapié en la importancia de no necesitar nuevas infraestructuras para su distribución comercial y que se puede usar en los vehículos sin comprar nuevas unidades.

Claudia Esarte, Especialista en combustibles líquidos de bajas emisiones de carbono de REPSOL, explicó las diferencias entre la primera generación de biocombustibles y los ecombustibles. Los primeros no eran sostenibles porque para su elaboración se eliminaban campos de cultivo de alimentos. Progresivamente, pasaron a usarse despojos del campo y, finalmente, se ha logrado producirlo de manera artificial eliminando en el proceso CO₂ de la atmósfera. Sobre ese modo de producción habló precisamente Álvaro Sauras, Jefe Técnico de las revistas Autofácil y EVO España (GRUPO LUIKE), que habló sobre la iniciativa de la planta chilena de Haru Oni, liderada por Porsche. Será la primera planta del mundo que fabricará efuels. Se pretende producir hidrógeno verde a partir de agua y energía eólica. Con ese hidrógeno se obtendrán después efuels utilizables en motores de combustión convencionales.

José Luis Pérez Souto, Product Development Truck & Bus Alternative fuels en CNH INDUSTRIAL, afirmaba que para que un tipo de propulsión sea competitiva “debe poder recargarse el vehículo en 15 minutos y tener más de 700 Km de autonomía.” Por ello, recordaba que en el gran reto de las emisiones cero de CO₂ “no hay un solo camino para los vehículos pesados”.



SÚBASE Y QUE COMIENZE EL VIAJE.

Vuelva a coger el ritmo.
Viaje con MAN.

Ha vuelto el optimismo: viajar por diferentes países, descubrir culturas y naturaleza, conocer lugares y sus gentes. Ningún otro continente ofrece la diversidad que tiene Europa en este sentido. ¿Y qué mejor forma de viajar con comodidad, seguridad y sostenibilidad por esta maravillosa parte del mundo que con el innovador MAN Lion's Coach? Haga del viaje a su lugar de destino una experiencia única y disfrute de la recobrada libertad de viajar desde el primer kilómetro. www.bus.man





“LA DIGITALIZACIÓN Y LA ELECTROMOVILIDAD SON NUESTROS EJES FUNDAMENTALES”

JOSÉ IGNACIO PRADA VÁZQUEZ, DIRECTOR DE LA COMPAÑÍA DE TRANVÍAS DE LA CORUÑA

TRANVÍAS DE LA CORUÑA S.A. ES LA CONCESIONARIA DEL TRANSPORTE URBANO DE A CORUÑA. CON UNA FLOTA DE 93 AUTOBUSES, OPERA EN 23 LÍNEAS CON MÁS DE 275 EMPLEADOS, INCLUYENDO PERSONAL DE MOVIMIENTO, ADMINISTRACIÓN, MANTENIMIENTO, ETC

En 2019, antes de la pandemia, logró obtener una cifra de 23 millones de viajeros. José Ignacio Prada Vázquez, Director de la Compañía de Tranvías de la Coruña, afirma: “Si bien esta cifra se ha reducido mucho, de la misma forma que en el resto del territorio nacional, la última encuesta de satisfacción realizada en 2020 muestra que la valoración del servicio ha mejorado, hasta lograr un 8,09 sobre 10.

Esperamos por tanto que esa buena percepción del servicio, junto con los esfuerzos que vayamos a poder acometer, consigan recuperar lo antes posible la cifra de viajeros previa al COVID-19.”

En 2023 cumplirán 120 años de historia. ¿Qué queda del inicio y qué ha cambiado?

Lo principal, que es nuestra vocación de dotar a la ciudad de A Coruña del mejor transporte público posible. La primera línea, inaugurada en 1903, se hizo con tranvías tirados por mulas y desde entonces, hemos realizado varios cambios modales con el uso de tranvías eléctricos, trolebuses y autobuses. Si hemos logrado mantenernos durante más de un siglo, es porque siempre hemos entendido profundamente las necesidades de los ciudadanos en materia de movilidad y hemos logrado adaptarnos y evolucionar con el resto de la ciudad, siendo ya una parte importante de su desarrollo y de su historia, lo cual es algo que nos enorgullece a todos los que formamos parte de esta Compañía. De ahí que sigamos usando el nombre con el que se fundó la empresa.

¿Cuáles son los principales ejes o planes de futuro para Tranvías de la Coruña?

La compañía tiene como valores fundamentales la mejora constante de la calidad y la eficiencia del servicio. Por ello, las actuaciones de la compañía giran en torno a dos ejes que, entendemos, cumplen con ambos criterios: la digitalización y la electromovilidad.

La Compañía fue una de las primeras en tomar medidas pioneras por la digitalización, cuando a mediados de los 90 se implantó un sistema de tarjeta monedero para la digitalización del sistema del bono-bus. Este sistema ha sido la base para la oferta de nuevos títulos más versátiles, como el abono por recurrencia, pero también ha servido para lograr la virtualización del chip NFC de la tarjeta mediante una app móvil. La experiencia nos dice por tanto que la digitalización es un eje fundamental en la eficiencia de recursos y en la mejora del servicio hacia el usuario. Es evidente además que la experiencia digital es la base de la nueva movilidad que está surgiendo, por lo que es más fundamental que nunca reforzar la digitalización para mantener el liderazgo por los servicios de transporte público en las ciudades.

Por otra parte, la electromovilidad resulta ya una alternativa cada vez más madura y real a los vehículos de combustibles fósiles y, por tanto, una alternativa más efectiva para la reducción de emisiones y en la eficiencia energética, tanto a nivel local como global, por lo que la sociedad nos demanda este nuevo cambio modal. Es una alternativa más sostenible medioambientalmente y con toda probabilidad resultará más eficiente económicamente, aunque para ello se precisa realizar una fuerte inversión inicial.

Tranvías de la Coruña se ha unido recientemente a ATUC. ¿Cuál ha sido la motivación para dar el paso?

La compañía ha sido parte activa en el pasado de otras asociaciones empresariales del sector a nivel nacional y de otras actuales de carácter autonómico, pero no fue hasta la irrupción de la pandemia del COVID-19 cuando la compañía decidió entrar definitivamente en ATUC. Con el confinamiento y la recomendación desde el gobierno de evitar el transporte público, hemos sufrido, de manera brusca y sin precedentes, la mayor caída del nivel de viajeros que se recuerda, cuyos efectos se mantienen hoy. Para empresas como la nuestra, en la que todos sus ingresos y financiación pública dependen únicamente del nivel de usuarios, era más necesario que nunca que el sector pusiera en valor el enorme esfuerzo que tuvimos que afrontar para implantar las medidas anticovid y mantener la misma oferta de servicio que antes de la pandemia, a pesar de que no se correspondía con la demanda. En definitiva, era esencial exigir a las administraciones públicas, bajo una misma voz, la articulación de medidas de compensación económica, además de la defensa y el fomento del uso del autobús, para asegurar el futuro del transporte público colectivo. Entendemos que ATUC es actualmente la

“ES MÁS FUNDAMENTAL QUE NUNCA REFORZAR LA DIGITALIZACIÓN PARA MANTENER EL LIDERAZGO POR LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LAS CIUDADES”

entidad que mejor puede acometer esta tarea, por estar más centrado en la defensa de los operadores del transporte público de ámbito urbano y metropolitano, en el que nos incluimos nosotros.

Estamos esperando la aprobación de la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte. ¿Cómo cree que beneficiará su llegada al transporte público en general y al de la Coruña en particular?

Creo que la aprobación de una ley de financiación es siempre algo positivo. En primer lugar, por el mero reconocimiento que esta ley promueve del transporte público y de su importancia en la consecución de una movilidad Sostenible, como parte de la agenda del estado y en línea con el resto de Europa. La financiación otorgará una mayor seguridad financiera para acometer las necesarias inversiones que se exigirán en los próximos años, de una manera más equitativa e igualitaria, por lo que traerán una mayor cohesión y homogeneidad al conjunto de sistemas de transportes públicos municipales.

Los fondos europeos llegan con dos ejes claros: sostenibilidad y digitalización. ¿En qué punto está su compañía en ambos casos?

Sí, son precisamente los dos ejes en los que la compañía tiene previsto avanzar para la consecución de un mejor transporte público, de manera que consideramos que los fondos europeos supondrán una gran oportunidad.

Es preciso en cualquier caso que existan mecanismos que doten a estas ayudas de mayores garantías, especialmente para los operadores privados. En el caso de la electromovilidad, por ejemplo, exige una gran inversión inicial y unos tiempos de amortización que pueden no haber estado contemplados en los contratos de explotación actuales, por lo que deberían de otorgarse herramientas que permitan la inclusión o la consideración de estos activos en las condiciones económicas y financieras. De esta forma se garantizaría que los operadores privados tengan seguridad para aprovechar las oportunidades de estos fondos, de la misma forma que la tienen los operadores públicos y que, en definitiva, los fondos europeos sean precisamente para el fomento de la iniciativa privada o la colaboración público-privada, tal y como se han planteado inicialmente.





¿Cómo es su flota en cuanto a tipos de propulsión y cuáles son los planes?

Actualmente, la flota operativa es 100% diesel. La Compañía realizaba una renovación anual de su flota, pero su última adquisición de vehículos euroVI se realizó a finales de 2015. A partir de ese momento, la empresa ha sufrido una serie de conflictos judiciales que, si bien se están resolviendo favorablemente, han traído consigo una enorme inseguridad jurídica para la realización de nuevas inversiones y con ello, se han ralentizado los planes de avanzar hacia la electromovilidad. Esperamos pues retomar pronto los planes de adquisición, aprovechando la resolución de las judicializaciones y los fondos europeos, para iniciar la compra de vehículos híbridos o eléctricos.

¿Permitirá la digitalización coordinar los nuevos tipos de movilidad, los VMP, con los medios de transporte colectivo tradicionales? ¿Cómo se trata esto en Coruña?

A Coruña es una ciudad en la que el tiempo acompaña poco para el uso de VMP's y eso se puede notar en que parte con un menor uso de motocicletas y bicicletas con respecto al resto del territorio nacional. Sin embargo, la implantación de carriles bici y el aumento de la popularidad de estos medios hacen que se vean cada vez más VMP's por las calles, de propiedad privada. Durante unos días apareció una empresa de alquiler de patinetes pero que tuvo que retirarse por no haber pedido ningún tipo de permiso para operar al Ayuntamiento. Sin embargo, existe disposición de permitir este tipo de movilidad, ya que actualmente hay varias empresas de alquiler de motos eléctricas operando, que poco a poco van adquiriendo uso por parte de los ciudadanos.

Para todas aquellas personas que adopten este tipo de movilidad como servicio, no existen medios de transporte que no estén digitalizados, por lo que es una obligación que los medios tradicionales se posicionen en este nuevo mundo digital y que, en consecuencia, exista la posibilidad de pagar con el móvil, información en tiempo real, etc.

“LA MAYOR PARTE DE LOS ACTUALES USUARIOS DE PATINETES Y BICICLETAS SON ANTIGUOS USUARIOS DEL AUTOBÚS, DE MANERA QUE NO ESTÁN LOGRANDO REDUCIR EL TRÁFICO DE COCHES EN LAS CIUDADES”

“ESPERAMOS RETOMAR PRONTO LOS PLANES DE ADQUISICIÓN, APROVECHANDO LA RESOLUCIÓN DE LAS JUDICIALIZACIONES Y LOS FONDOS EUROPEOS, PARA INICIAR LA COMPRA DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS O ELÉCTRICOS”

Consideramos que este tipo de movilidad como servicio puede suponer un mayor atractivo para que la gente desestime el uso del vehículo privado para sus desplazamientos por la ciudad y que, por tanto, se fomente el uso de medios de transporte más sostenibles para las ciudades, incluyendo ahí el transporte colectivo.

Se sabe, sin embargo, que los usuarios que están adoptando este tipo de medios no provienen del coche privado, sino del propio transporte público. Es decir, la mayor parte de los actuales usuarios de patinetes y bicicletas son antiguos usuarios del autobús, de manera que no están logrando reducir el tráfico de coches en las ciudades. Es preciso por tanto acompañar la implantación de estos medios con políticas que desincentiven el uso del coche privado, para que sean estos usuarios de vehículos propios los que quieran utilizar medios más sostenibles de transporte, además de medidas que mejoren la competitividad del transporte público, como la implantación de plataformas reservadas. De esta forma se evitaría el trasvase de aquellos viajeros que ya utilizaban transporte público hacia los VMP's, además de conseguir que otros usuarios del coche se decidan por dejarlos aparcados definitivamente para moverse por las ciudades.

¿Cómo ha afectado la pandemia a la demanda de transporte público en Coruña?

La pandemia nos ha afectado de manera muy similar que en el resto de España. El 2020 se cerró con una disminución del 40,8% de viajeros con respecto a 2019 y el acumulado de 2021 lleva un 31% por debajo con respecto al mismo periodo de 2019, así que las pérdidas siguen resultando muy sustanciales. En el último mes de Octubre, con el levantamiento de las restricciones de aforo que aún existían en Galicia y con el nivel de contagios al mínimo, la reducción de viajeros sigue en torno al 21% con respecto a 2019. Por tanto, no es previsible que recuperemos el nivel de viajeros anteriores a la pandemia, al menos en el corto plazo. Esperemos que con la finalización definitiva de la alerta sanitaria y con políticas de promoción de transporte público se puedan lograr recuperar los viajeros perdidos en el medio plazo.

SIENTE LA NATURALEZA MÁS URBANA.

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

Viajaremos contigo hasta donde
tú quieras llegar.



NELEC

Castrosua



“FROTCOM EXCELLENCE ES EL RESULTADO DE 25 AÑOS DE EXPERIENCIA AL LADO DE NUESTROS CLIENTES”

EDUARDO DE ANTONIO, RESPONSABLE DE FROTCOM EN ESPAÑA

EN UN ENTORNO ALTAMENTE VOLÁTIL, CARGADO DE INCERTIDUMBRE COMO EL QUE ESTAMOS VIVIENDO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS, QUE UNA EMPRESA TECNOLÓGICA CUMPLA UN CUARTO DE SIGLO ES, CUANTO MENOS, SORPRENDENTE, PERO SI ESTA EMPRESA, ADEMÁS, TRABAJA EN UN ENTORNO TAN COMPETITIVO COMO LA GESTIÓN DE FLOTAS DE VEHÍCULOS, ES REALMENTE MOTIVADOR

En 2022, se cumplirán 25 años del lanzamiento del primer sistema de gestión de flotas creado por Frotcom. Todo un logro. En todo este tiempo, la multinacional ha abierto sedes en más de 40 países, con una implantación territorial en los cinco continentes. Es lo que se llama una empresa GLOBAL. Le damos la enhorabuena a FROTCOM, Gestión inteligente de flotas a nivel mundial. Y se la damos a través del máximo responsable de la compañía en España, Eduardo de Antonio, que ha tenido la

amabilidad de atendernos, en su sede del Paseo de la Castellana, en Madrid.

Felicidades, Eduardo. Frotcom cumplirá 25 años en breve y con ganas de muchos más...

Gracias. Se las transmitiré a Valério Marques y Renato Ferreira. Ellos fueron los creadores de Frotcom, y continúan volcados en este proyecto como el primer día. Su entrega al proyecto es una motivación diaria para continuar. Hoy somos más de 100 personas en todo el mundo, y debo confesar que sin su apoyo no estaría hoy aquí.

¿Y a partir de ahora?

Ahora a seguir adelante, con ilusión, con ganas, con esfuerzo y sacrificio. De la misma manera que hemos llegado hasta aquí. Creo que, en esto, no hay muchos secretos.

Con tu amplia experiencia en este sector, ¿qué nos falta por conocer de la gestión de flotas?, ¿hay mucho camino por recorrer?

Desde 1997 no hemos parado de innovar, porque no paramos de aprender de los usuarios de Frotcom. Y

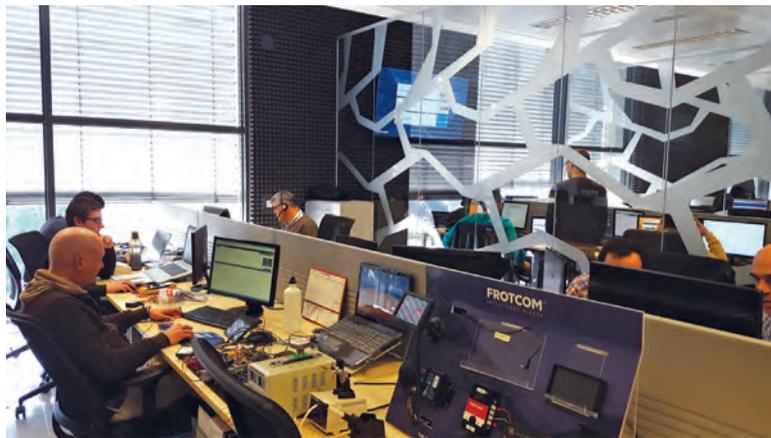
el camino lo seguimos haciendo junto a ellos. La voluntad de innovar y dejar a los que vengan más de lo que encontramos es parte de nuestra esencia desde el principio. Es lo que nos ha hecho llegar a más de 40 países en todo el mundo. Nuestros clientes son nuestra inspiración diaria. Frotcom ha sido siempre un software dinámico, con actualizaciones permanentes para estar a la vanguardia de la gestión de flotas. No podemos quedarnos obsoletos.

En España también hemos recorrido un largo camino. No ha sido fácil. Abrimos aquí en 2010 con la primera oficina en Barcelona, con muchísima competencia. Posteriormente abrimos la oficina en Madrid en 2016. La apertura de dicha oficina nos permitió estar en una posición muy ventajosa para cubrir las necesidades de la zona centro del país, consolidando nuestra apuesta por el servicio al cliente, con una atención más cercana y personalizada a los clientes de la zona.

Hoy, Frotcom, después de 25 años, es una empresa con un potencial humano enorme. Gestionar la comunicación de nuestros contenidos en más de 20 idiomas es una tarea impresionante que el departamento de marketing trata con mucho cariño. Intentar cubrir todas las necesidades operativas de clientes de más de 40 países es un reto diario apasionante. El esfuerzo es máximo y la dedicación es total. Pero nos sentimos muy satisfechos de ver cómo el equipo humano que formamos sigue creciendo. La gestión de este equipo tampoco es fácil, pero cuando el resultado es cumplir 25 años, el esfuerzo, merece la pena. Nuestro enfoque, el mejor desde nuestro punto de vista, es pensar globalmente y actuar localmente.

Y esa inspiración de la que hablas, ¿Qué resultados os ha dado?

Nos ha dado y nos da grandes resultados. Ser parte activa de la vida diaria de nuestros clientes nos ha llevado a crear un producto a medida. Frotcom, hoy, es mucho más que un sistema de seguimiento de vehículos. Es lo que llamamos Frotcom Excellence, una plataforma única que se adapta a las necesidades más exigentes de nuestros clientes. Es lo que marca la diferencia, nuestro valor añadido. Contamos con un departamento de Desarrollo e Innovación muy amplio que trabaja diariamente para hacer un producto a medida. Invertimos en nuestra gente, porque son nuestro motor de innovación.



¿Nos puedes dar más detalles de Frotcom Excellence?

Frotcom Excellence es el resultado de 25 años de experiencia al lado de nuestros clientes. Hemos diseñado un producto ad hoc para los clientes más exigentes.

Una vez que tenemos los datos de la gestión de flotas, necesitamos interactuar con otras aplicaciones. Gracias a nuestra API podemos obtener los datos recibidos de los vehículos, tales como las posiciones, las velocidades, las alarmas, los viajes, etc, y enviarlos a cualquier software externo. En el sentido inverso, las aplicaciones externas pueden enviar datos a Frotcom, como los nuevos trabajos o servicios a asignar a conductores o vehículos, o partes de incidencia, entre otros datos. Además, el usuario quiere verlo en un interfaz completamente nuevo, donde reciba todos los KPI que necesita y, si hiciera falta, tomar decisiones, creando un panel de control único y exclusivo, adaptándonos a las necesidades de nuestro cliente. Lo que buscamos en definitiva es un paso más en la experiencia del usuario. La persona que toma decisiones necesita una plataforma capaz de interactuar desde un mismo panel de control con diferentes sistemas de gestión de la empresa de una manera optimizada. En definitiva, un interfaz que lo libere de las tareas rutinarias para concentrarse en los KPI importantes, minimizando los costes financieros y ambientales y brindando una excelente experiencia al cliente.

¿Podrías citarnos algún ejemplo en el sector del transporte de pasajeros de este producto tan innovador?

El grupo MOVENTIS, en su flota de discrecional, optimiza sus rutas con un algoritmo hecho a medida por nuestro equipo de desarrollo. Es un producto Frotcom Excellence. Llegar a esta tipología de clientes es lo que nos impulsa a seguir por este camino, porque en un mercado siempre competitivo, que las grandes empresas nos elijan para llevar a cabo sus proyectos de digitalización integral, es señal de que nuestra propuesta de valor es atractiva. La idea es que muchas empresas de transporte de pasajeros, en sus flotas de discrecional y de regular, utilicen este algoritmo para el control total de su flota en tiempo real, para detectar las incidencias, analizarlas y corregirlas, lo que supone un impacto directo en la satisfacción de los usuarios de estos servicios. Creemos que la propuesta de valor de Frotcom para el sector del transporte de pasajeros es una apuesta segura.



“FROTCOM, HOY, ES MUCHO MÁS QUE UN SISTEMA DE SEGUIMIENTO DE VEHÍCULOS. ES LO QUE LLAMAMOS FROTCOM EXCELLENCE, UNA PLATAFORMA ÚNICA QUE SE ADAPTA A LAS NECESIDADES MÁS EXIGENTES DE NUESTROS CLIENTES”



“TRABAJAMOS AL 100% PARA FACILITAR LA GESTIÓN Y APORTAR VALOR AÑADIDO”

NADI KANAAN, CEO DE NÉGOMÉTAL

NÉGOMÉTAL LLEVA MÁS DE 35 AÑOS ESPECIALIZADO EN SERVICIOS PROFESIONALES Y PERSONALIZADOS EXCLUSIVOS PARA EL SECTOR DEL TRANSPORTE, LA RECUPERACIÓN DE IMPUESTOS, MEDIOS DE PAGO Y REPRESENTACIÓN FISCAL Y SOCIAL



Nadi Kanaan, CEO de Negométal.

Cómo puede ayudar vuestra empresa al sector del transporte de viajeros en estos tiempos de incertidumbre?

Después de meses de inactividad total debido a las restricciones por el COVID-19 el sector ve por fin algo de luz y por tanto vuelven a hacer sus rutas tanto nacionales como internacionales. Desde Negométal podemos ayudar económicamente a este sector, mejorando su liquidez con la anticipación de la devolución de los impuestos

especiales sobre el gasóleo, el IVA y facilitando, sin necesidad de aportar ninguna garantía bancaria o seguro de crédito, nuestro dispositivo Negoroad SAT prepago, para el pago de peajes y tasas en toda Europa (con cobertura en 11 redes). El servicio prepago puede abonarse directamente en línea con la tarjeta de crédito o mediante transferencia bancaria. Negométal se encarga de monitorear y ajustar el consumo día a día.

Trabajamos al 100% para facilitar la gestión a nuestros clientes y aportarles valor añadido, apoyando a nuestros clientes, en esta reanudación de su actividad, liberándolos de todas esas tareas que no están directamente relacionadas con el transporte y garantizar que recuperen todo el dinero que se les debe.

Por ejemplo, ya no es necesario perder tiempo en la frontera en Austria para alquilar un dispositivo ni tampoco en Suiza para pagar la viñeta. Con un solo dispositivo se resuelve automáticamente las peculiaridades de pago de peajes o tasas en 11 redes diferentes de autopistas europeas.

¿De qué modo podéis aportar soluciones a la situación actual?

En Négométal diseñamos servicios que surgen de los desafíos del día a día que nos plantean nuestros clientes, ya que nos adaptamos a sus necesidades concretas. En este caso, hay que destacar la creación de una tarjeta única en el mercado actual, la tarjeta C2A, que combina las ventajas de una tarjeta bancaria, con una tarjeta petrolera en un único soporte, con emisión de factura única por país. Ofrece el acceso a una amplia red de 2.300 estaciones de servicio asociadas, en toda Europa, con precios muy competitivos. Además, incluye un seguro médico y de accidentes con coberturas como, por ejemplo: conductor de sustitución o desplazamiento y alojamiento de un familiar en caso de hospitalización del titular de la tarjeta. También recientemente hemos añadido la posibilidad de hacer reservas de hoteles dentro del propio portal myC2A de gestión de la tarjeta, que se suma a las posibilidades de parametrización y configuración de los tipos de gastos. La tarjeta C2A da acceso a toda la red Mastercard al tiempo que da la posibilidad de restringir o autorizar ciertos tipos de gastos desde la zona de usuario del portal myC2A.

¿Qué soluciones concretas ofrecéis frente a los problemas de liquidez?

Somos la única compañía en Europa que además de anticipar la recuperación del IVA, anticipa la devolución de los impuestos especiales sobre carburante. Por ejemplo, en Francia el reembolso de la TCIFE al transportista de viajeros puede suponer hasta 0,2171 €/litro suministrado.

Nuestros expertos se encargan de compilar y tramitar todas las solicitudes de devolución de impuestos con las administraciones de los estados miembros de la Unión Europea, por ello, ahora nuestros clientes se pueden beneficiar de la anticipación y abono inmediato de la TICPE en Francia, Bélgica, España (para clientes no residentes) y Eslovenia, así como la anticipación del IVA en los 27 países de la Unión Europea y Gran Bretaña.

Actualmente podemos ofrecer el reembolso anticipado del IVA en 10 días, en los principales países, y la recuperación del impuesto especial sobre el gasóleo de 8 países, con posibilidad de poder elegir también la devolución anticipada en 10 días, en 4 de ellos. U optar por la opción de Net Invoicing en peajes para las facturas emitidas por Négométal, donde el transportista se beneficia de no pagar el IVA de las facturas Négométal, ya que lo soportamos nosotros. De este modo, nuestros clientes, pueden aumentar su liquidez global en un valor estimado de un 10% de su coste de transporte (dependiendo del país de destino).

Tampoco es necesario aportar garantías bancarias, ni disponer de cobertura de seguro de crédito alguno para adquirir los dispositivos de pago de peajes Negoroad prepago, mejorando la tesorería, aumentando la liquidez de nuestros clientes, beneficiarse de mismas ventajas como el uso de carriles reser-

“NOS SEDUJO LA MUY COMPLETA Y VARIADA OFERTA DE SERVICIOS QUE OFRECE NÉGOMÉTAL. ES UN VERDADERO CONSUELO PARA NOSOTROS ACUDIR ÚNICAMENTE A UN PROVEEDOR DE SERVICIOS PARA LA GESTIÓN DE VARIOS SERVICIOS”, AFIRMA OWEG TRANSPORT SA, CLIENTE DESDE HACE 10 AÑOS



Herramienta de gestión MyNegometal.

vados para este fin, facturación única y descuentos de hasta el 13% en Francia e Italia o el 50% en España, realizar un seguimiento de su flota gracias a las opciones de geolocalización, o poder gestionar el dispositivo en remoto, etc.

¿Tienen alguna herramienta de gestión?

Disponemos de una plataforma segura, privada y gratuita, diseñada para facilitar la gestión de flotas, servicios y dispositivos, agrupando en una misma interfaz todos los documentos e información necesarios. MyNegometal es accesible para todos nuestros clientes y está muy bien valorada por ellos, ya que les permite realizar seguimiento de todas las transacciones en tiempo real, elaborar informes, gestionar sus dispositivos, cargar documentación, descargar facturas...

BALANCE DE SUS PRIMEROS MESES EN NÉGOMÉTAL

“Bajo mi punto de vista, la empresa avanza y se está adaptando bien a los cambios que afronta el sector del transporte. Desde los 8 países europeos, donde estamos presentes, se está aportando mucho al crecimiento del grupo. Recientemente hemos celebrado nuestro congreso anual. Toda la empresa se reunió durante 4 días para pensar en los servicios futuros que traerán más valor añadido a nuestros clientes. Así todos y cada uno pudieron aportar su visión según su función en la empresa y su ubicación geográfica. Esta es la riqueza de nuestro grupo NÉGOMÉTAL.”



“LA PROFESIONALIZACIÓN, UNIÓN Y LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR SERÁN FUNDAMENTALES PARA EL FUTURO DEL DISCRECIONAL”

LAURA CUBERO, DIRECTORA EJECUTIVA DE ANETRA

LAURA CUBERO DUQUE FUE NOMBRADA EN OCTUBRE NUEVA DIRECTORA DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE EN AUTOCAR, ANETRA. CON ELLA HEMOS HABLADO SOBRE CUÁLES VAN A SER LAS CLAVES DE SU TRABAJO

Cuál es su experiencia en el sector y qué aportará a la asociación? He trabajado en una empresa privada de transporte discrecional durante más de 15 años en diferentes puestos de responsabilidad y durante 4 años como vocal en la Junta directiva de la asociación nacional ANETRA y la provincial de Madrid, AETRAM. Mi intención es seguir trabajando las líneas básicas de la asociación detalladas en el ideario, potenciando la libertad de mercado, la desregulación del transporte discrecional (venta plaza a plaza), seguir con la oposición a las zonales y la integración del transporte regular de uso especial dentro de las mismas y por último poner énfasis en la comunicación desde la Asociación hacia el exterior. Por un lado, es necesario que nuestros afiliados estén informados en todo momento de las acciones que llevamos a cabo en favor de nuestro sector y, por otro, que se sientan partícipes de las mismas, puesto que la asociación somos todos, no somos un ente al margen de las empresas.

¿Cuáles serán las líneas estratégicas básicas que llevará a cabo dentro de ANETRA?

Dentro mi estilo de trabajo y valores como transparencia, trabajo en equipo, comunicación fluida y honestidad, las líneas básicas son:

1. Liberalización del mercado. A través del apoyo de la administración pública y el apoyo de otros colectivos con intereses similares a los nuestros.
2. Plan de comunicación externa. Acercar nuestro proyecto y trabajo diario a nuestros asociados, administración pública y aquellos grupos de interés vinculados a nuestro sector.
3. Plan de formación específico para el sector. Profesionalización de los puestos específicos y claves de nuestro sector, desde los puestos de conductor o de tráfico hasta los puestos de gerencia.

De cara a la próxima renovación del CNTC ¿cuál cree que será la representatividad de ANETRA?

No sabemos el resultado de la renovación del CNTC ya que todavía están en fase de verificación de datos. No obstante, ANETRA ha mantenido su afiliación pese a la crisis provocada por la pandemia por lo que estimamos que podríamos mantener una representatividad similar a la actual. En cualquier caso, sea cual sea el resultado, la asociación seguirá trabajando por el Sector como siempre y bajo la premisa básica de mantener intactos los principios básicos de su ideario.

¿En qué situación se encuentran, a día de hoy, los operadores del sector discrecional por la crisis ocasionada por la pandemia?

La situación del sector es muy complicada, principalmente las empresas dedicadas a la actividad discrecional, regular de uso especial y transporte turístico. La desaparición de toda actividad turística, el desplome de la movilidad por las restricciones, la caída en el desplazamiento de escolares, trabajadores, mayores, la casi extinción de congresos, eventos, etc, han llevado a las empresas a la práctica paralización de la actividad. En términos económicos, el transporte discrecional y turístico ha sufrido una caída del 86%. En algunas empresas, las pérdidas de facturación han sido de hasta un 95%.

¿Han desaparecido empresas o han conseguido mantenerse?

Pese a los datos terribles que acabo de comentar, todo parece indicar que de momento las empresas han conseguido mantenerse. Desde la asociación manejamos dos referencias. Por un lado, nuestras propias empresas afiliadas, que hasta el momento se ha mantenido, incluso ha crecido ligeramente. Y por otro lado, según los datos que nos ofrecieron desde la Dirección

“LA ASOCIACIÓN SOMOS TODOS, NO SOMOS UN ENTE AL MARGEN DE LAS EMPRESAS”

General de Transporte Terrestre, con ocasión de la reunión mantenida con el CNTC para actualizar el Observatorio de Costes, en julio de este año 2021, las empresas de servicio público ascendían a 3.178 y el número de autobuses de servicio público autorizados era de 43.790, lo que supone, eliminando el efecto “visado” de un incremento del 0,7% respecto al año anterior.

¿Podría hacer una valoración sobre las ayudas económicas que desde las diferentes administraciones se han lanzado para el sector?

En mi opinión cualquier medida que sirva para apoyar a empresas y autónomos y para proteger el tejido productivo puede valorarse positivamente aunque se considere insuficiente.

Por parte del Gobierno Central:

1. Dentro de las medidas de carácter horizontal desplegadas, como los ICO o las moratorias de deudas, la más importante ha sido la que regula los ERTES que ha incluido a nuestro sector como “ultraprotegido”, siendo fundamental para el mantenimiento del empleo hasta que se reactive por completo la actividad.



DE CARA A LA RENOVACIÓN DEL CNTC, "ANETRA HA MANTENIDO SU AFILIACIÓN PESE A LA CRISIS PROVOCADA POR LA PANDEMIA POR LO QUE ESTIMAMOS QUE PODRÍAMOS MANTENER UNA REPRESENTATIVIDAD SIMILAR A LA ACTUAL"

2. Específicamente para el sector discrecional tuvimos una moratoria de hasta 9 meses en el pago de las cuotas de crédito, renting y leasing para la adquisición de flota de autocares discretionales. Esta medida se solicitó insistentemente desde el inicio de la pandemia y estos 9 meses han resultado del todo insuficientes.
3. la medida más reciente es, la del Real Decreto ley 5/2021, de 12 de marzo, de medidas extraordinarias de apoyo a la solvencia empresarial en el que se crea una Línea Covid de ayudas directas a autónomos y empresas, para reducir el endeudamiento suscrito a partir de marzo de 2020. Estas ayudas directas incluyen entre los beneficiarios a los CNAES del transporte y se articula en dos compartimentos diferenciados, uno para Baleares y Canarias y otro para el resto de CCAA, Ceuta y Melilla. No sólo ha sido insuficiente económicamente hablando sino que ha sido tremendamente injusta al permitir a las CCAA cierto margen de flexibilidad en la cuantía máxima o en los criterios de exclusión del programa de ayudas. Ha supuesto un agravio comparativo y una discriminación de unas empresas frente a otras por razón del territorio. Por ejemplo, una misma entidad ubicada en Canarias podría haber recibido una ayuda de hasta 5.000.000 €, mientras que la

misma entidad, ubicada en Madrid podría haber recibido un máximo de 200.000 €. Somos operadores de transporte nacionales, sin restricciones en todo el territorio y esto supone una clara desventaja competitiva para las empresas de nuestro sector

En cuanto a las medidas implementadas por los Gobiernos Autonómicos, queremos destacar y felicitar por el trabajo realizado a nuestras provinciales UVATRA, GTV y AUDICA.

Las ayudas específicas para el transporte discrecional que otorga la CCAA Valenciana son de 8.400 euros por autobús. En la CCAA Catalana, las empresas de discrecional han recibido 1.200 euros por vehículo según autorización de transportes excluyendo los vehículos que prestan servicios de transporte regular.

¿Qué más se podría hacer?

Desde ANETRA creemos que es necesario fijar una nueva moratoria en el pago de cuotas de contratos de crédito, renting y leasing para adquisición de flota de autocares discretionales.

En relación a los ERTES, tendrían que mantenerse para nuestras empresas los expedientes de regulación por "fuerza mayor" hasta que se reactive, de forma real, el sector consiguiendo una recuperación sostenible e inclusiva adecuando el porcentaje de exoneración en las cotizaciones a la Seguridad Social de conformidad con la situación real de actividad empresarial.

Respecto a las AYUDAS DIRECTAS, deberían modificarse los criterios de aplicación aumentando el importe máximo de las ayudas a todos los grupos de beneficiarios de aquellos CNAES de sectores productivos que han sufrido un mayor impacto por la crisis provocada por la pandemia, y sobre los que persisten los efectos negativos respecto al pleno restablecimiento de la actividad empresarial, actualmente asimétrica y sectorizada, como es el caso del transporte discrecional.

Además de lo anterior, la Asociación ha formulado cuatro propuestas:

1. La creación de un plan de recuperación específico para empresas del transporte discrecional y turístico traducido en "Ayudas directas para el mantenimiento de la viabilidad de las empresas" encaminado a paliar las consecuencias de la pandemia.
2. El establecimiento de estrategias de impulso del transporte discrecional, como por ejemplo: facilitar el acceso al centro de ciudades; habilitar zonas de estacionamiento preferente en enclaves de especial interés cultural y turístico (estaciones, puertos, aeropuertos, estadios deportivos, monumentos, etc.); habilitar instalaciones especiales para el transporte turístico, como pueden ser plazas de aparcamiento específicas para autocares; mejorar el acceso en zonas de descarga o crear espacios y zonas de "espera" específicas para vehículos y conductores; hacer una campaña publicitaria en favor del transporte discrecional de viajeros.





eliminación de un tope de antigüedad. ¿Cuál es la postura de ANETRA?

La propuesta de ANETRA desde que se modificó el Decreto de Transporte Escolar para reducir la edad de los vehículos de 18 a 16 años, ha sido siempre la misma y así se trasladó al CNTC para solicitar la modificación del RD 443/2001, sobre "condiciones de seguridad en el transporte escolar" suprimiendo el artículo 3 en su totalidad, de modo que los transportes regulados por el Decreto pudieran ser realizados por cualquier vehículo que haya superado favorablemente una inspección técnica específica" sin más requisito que ese.

A su favor argumentábamos que los países de nuestro entorno en la UE, como Francia o Alemania, no tienen ni restricciones ni limitaciones de edad en los vehículos de transporte colectivo o en los utilizados para transporte escolar o de menores. No hay justificación relacionada con la seguridad que desaconseje esta modificación como así lo afirma el Tribunal de Justicia Europeo en una sentencia de 2014 que textualmente dice: "la antigüedad de un vehículo no aporta ninguna información precisa en cuanto a su estado técnico que puede, en cambio, evaluarse mediante una inspección técnica". Por tanto, desvincula edad o antigüedad con seguridad. Esto sería un apoyo económico al sector del transporte de viajeros con coste cero para el Estado.

Pese a que la medida era demandada por una parte muy importante del Sector, no podemos estar satisfechos tal y como se ha publicado. Al haber limitado la

3. Propiciar cambios regulatorios para favorecer el desarrollo del transporte discrecional.
4. Incluir en el Programa de Transformación de flotas de Transporte Público las ayudas para la adquisición de vehículos diésel de última generación (EURO VI - E), y para el retrofit o sustitución del sistema de propulsión de un vehículo diésel a GNC o GNL, y la subida de la cuantía por achatarramiento de los vehículos EURO V.

Recientemente han ampliado la edad de vida de los transportes escolares dos años de manera excepcional por la situación que vivimos. Desde alguna asociación integrada en ANETRA se pide que no solo que no sea algo excepcional sino incluso la

"EN ALGUNAS EMPRESAS, LAS PÉRDIDAS DE FACTURACIÓN HAN SIDO DE HASTA UN 95%. PESE A ESTOS DATOS TERRIBLES, TODO PARECE INDICAR QUE DE MOMENTO LAS EMPRESAS HAN CONSEGUIDO MANTENERSE"

Hidral  Gobel

...con más de 20 años de experiencia

ESPECIALISTAS EN ACCESIBILIDAD para transporte de viajeros



www.hidralgobel.com

info@hidralgobel.com

+34 91 677 00 95



prórroga a dos cursos y solo y exclusivamente al transporte regular de uso especial, ¿qué hacemos con los autocares incluidos en esta prórroga que después de la ruta de escolares hacen otros servicios con estos mismos escolares como traslado al museo o excursión de día completo? Con esta medida el mismo autocar no puede hacer ambos servicios, con lo que merma la rentabilidad para las empresas.

En Madrid se ha logrado que el transporte colectivo, incluido el discrecional, pueda circular en la ZBE, ¿cree que será igual en otras ciudades de España cuando se implanten de manera masiva en los municipios de más de 50.000 habitantes?

Es una gran noticia para las empresas de transporte de Madrid y un gran logro de nuestra provincial madrileña AETRAM a quien felicitamos por su gran trabajo. Desde ANETRA trabajamos y trabajaremos para que el sector quede excluido de cualquier restricción de acceso; para ello, hemos presentado alegaciones a la propuesta de Directrices para la creación de Zonas de Bajas Emisiones, publicada por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, que servirá de guía para que las entidades locales puedan diseñar e implantar estas áreas. Es cierto que las ciudades se enfrentan a grandes desafíos en relación a la descontaminación y descongestión que requieren la urgente reorganización de la urbanización, acceso, movilidad y planificación. Para ello, el transporte público en autocar garantiza la conectividad global al ciudadano, contribuye a la descongestión del tráfico, a disminuir la contaminación acústica y a mejorar la calidad del aire en las ciudades. Un vehículo compartido ofrece ratios de ocupación superiores al 70%, lo que de media contribuye a sacar 33 turismos diarios de la circulación.

Con este diagnóstico de conexión entre movilidad y calidad ambiental, la apuesta por el transporte colectivo en autocar debe ser indiscutible, ofreciendo al usua-

rio soluciones de movilidad completas y convirtiéndolo realmente en una alternativa real cada vez más atractiva al uso del vehículo privado en los entornos urbanos y metropolitanos.

Desde Anetra creemos y así lo hemos manifestado:

- Que la realidad de la evolución de los combustibles fósiles reconoce que los desarrollos tecnológicos permiten que el diesel EURO VI de última generación sea suficientemente ecológico.
- Que los vehículos de transporte de viajeros en autocar, como transporte colectivo alternativo al vehículo privado, deben estar exentos de las restricciones de acceso urbano debido a los altos costos y beneficios insignificantes que se producen al restringir su acceso.
- Que los servicios de transporte en autocar deben estar exentos de pago de cualquier tasa o peaje, como benefactores y promotores del cambio modal a un transporte colectivo y la reducción del volumen del tráfico rodado.
- Que los cambios regulatorios que puedan afectar el acceso deben ser analizados y debatidos con los operadores de movilidad teniendo en cuenta las tasas actuales de renovación de la flota, el avance tecnológico del momento, y la cuantificación costes-beneficio asociada a la implantación de medidas.
- Que las normas sobre restricciones de acceso ZBE deberían establecerse de forma armonizada y desarrolladas sobre una base digital para evitar el mosaico de soluciones en diferentes ciudades que provocan una tremenda inseguridad jurídica para los operadores de transporte.

Las mismas medidas las estamos solicitando a nivel europeo a través de la IRU.

DESDE ANETRA SE SOLICITA "AYUDAS PARA LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS DIÉSEL DE ÚLTIMA GENERACIÓN (EURO VI - E), Y PARA EL RETROFIT DE UN VEHÍCULO DIÉSEL A GNC O GNL"



NUEVO SUNSUNDEGUI SB3 GO

SENCILLO, FUNCIONAL Y VERSÁTIL PARA CORTO Y MEDIO RECORRIDO

UN NUEVO MODELO DE AUTOBÚS SE INCORPORA A LA FAMILIA SUNSUNDEGUI PARA COMPLETAR LA GAMA DEL SC7, SC5 Y SB3

Mantiene las señas de identidad de la marca tanto en su estructura como en sus interiores a la vez que su nueva línea exterior optimiza los espacios y consigue una zona de acceso más amplia. Su amplia luna delantera permite integrar el letrero en un compartimento cerrado, eliminando reflejos. Los faros delanteros incorporan tecnología LED de serie. Además, como opcional, dispone de cornering lights. En la parte posterior del autocar, el portón mantiene la geometría particular que favorece en gran medida la ventilación del motor. Las puertas son eléctricas de serie, siendo de una hoja tanto la delantera como la trasera e integrando ambas el sistema de apertura de emergencia. El elevador se ubica en la puerta trasera.

Destaca su amplitud y luminosidad interior. La capacidad para el pasaje llega al máximo número de plazas de su clase (59 en 12'5 m, 63 en 13'25 m y más de 20 pasajeros de pie). Incorpora en el centro del techo la característica iluminación transversal de Sunsundegui por medio de luces LEDs. Lleva un sistema de climatización con efecto de convección, "techo frío". Las butacas del Sb3 ofrecen mayor comodidad. Para el entretenimiento cuenta con un equipo de serie con radio, toma USB para reproducción de audio y vídeo, manos libres, amplificador digital y pantalla multifunción integrada. Se pueden montar salidas individuales de aire y de luz, y cargador USB. También existe la posibilidad de equipar de manera modular el portaequipajes.

EL NUEVO PUESTO DE CONDUCCIÓN Y MAYOR SEGURIDAD

El puesto de conducción ha sido diseñado ergonómicamente para el máximo confort, maniobrabilidad y control del entorno. La seguridad es fundamental. Se ha instalado mampara tras el conductor y la puerta lateral, pudiendo añadir cierres parciales y completos. También se ha colocado una persiana motorizada y se han ubicado de manera estratégica los espejos retrovisores, que se ajustan eléctricamente y son calefactados.

La estructura delantera está reforzada ante posibles impactos. Tanto el frontal, como el parachoques delantero, están preparados para la instalación de sistemas de asistencia a la conducción, como el freno automático y el cambio de carril (DSS). Incorpora también cámara marcha atrás y visualización en el salpicadero mediante pantalla TFT de 10 pulgadas.

SU MANTENIMIENTO

Su diseño modular facilita el cuidado de las instalaciones eléctricas, climatización, calefacción y chasis. Las centralitas eléctricas, del chasis y de la carrocería, se han unificado en una sola ubicación, siendo accesibles dentro del vehículo. El Sb3 Go dispone de cómodos accesos tanto a las luces frontales y traseras como de los elementos del motor, a través de registros interiores y del amplio portón trasero. La arquitectura multiplexada incluye el control del aire acondicionado, antivaho y calefacción, también de la radio y espejos retrovisores. Además, la conexión con el chasis, cuenta con un sistema de diagnóstico de averías, siendo estándar en todos los vehículos, visualizándose en la pantalla habilitada a tal efecto en el salpicadero.



IVECO BUS PRESENTA SU NUEVA GAMA

DESTACA LA COMBINACIÓN DE DIFERENTES PROPULSIONES ALTERNATIVAS

LA MARCA TAMBIÉN HA DADO A CONOCER LA INCORPORACIÓN EN SUS AUTOBUSES DE SERVICIOS DIGITALES QUE AYUDAN A LOS OPERADORES A CONTROLAR SU TCO

En cuanto a propulsiones alternativas se refiere, IVECO BUS cuenta con vehículos de GNC, biometano, eléctricos y XTL / HVO. Toda la gama IVECO está disponible con motorización de gas. La marca tiene en circulación en toda Europa unos 8.000 vehículos de gas. Uno de cada tres vehículos de gas vendidos es IVECO. En cuanto al mundo de la electromovilidad, IVECO se ha posicionado como el tercer proveedor de Europa, con alrededor del 12% de la cuota de mercado. El fabricante cuenta en su gama con el modelo E-WAY del que hay 500 unidades en funcionamiento en 7 países europeos. Para los vehículos de propulsión convencional, IVECO también ofrece la tecnología HI-SCR, homologada para combustibles sostenibles. Reduce las emisiones de CO2 entre un 50% y un 90% con XTL/HVO. Y llegarán nuevas opciones, como los Mild Hybrid, que ya están disponibles tanto para diesel como para gas. Habrá también una versión eléctrica del CROSSWAY LE. Recientemente se ha lanzado un nuevo modelo, el STREETWAY, solo para algunos mercados entre los que no se encuentra España. Fabrizio Toscano, Director General de Iveco Bus para España y Portugal, se refirió a la introducción en nuestro mercado de la nueva solución Mild Hybrid como idónea para el segmento urbano porque “se adapta a las necesidades reales de los operadores”.

MÁS DE 50.000 UNIDADES CROSSWAY

El CROSSWAY es un modelo líder del mercado en su segmento, con más de 50.000 unidades vendidas. En Europa, uno de cada dos vehículos interurbanos matriculados es un CROSSWAY. Ahora, en su renovación de gama, este modelo introduce dos nuevas cajas de cambios automáticas (ZF Ecolife 2 - VOITH Diwa NXT) y un nuevo puesto de conducción con un salpicadero que mejora la posición de los mandos y la ergonomía, y es más personalizable. Tiene nueva pantalla de 7 pulgadas a todo color para ver la información del vehículo e incluye sistema de mitigación de colisión frontal.

EL VERSÁTIL EVADYS

Del EVADYS se puso en relieve su gran versatilidad, con dos longitudes (12 y 12,96 m), dos cajas de





EN LA PRESENTACIÓN PUDIMOS PROBAR 7 VEHÍCULOS QUE RESUMEN LOS PUNTOS FUERTES DE SU RENOVADA GAMA: 1 AUTOCAR EVADYS, 2 INTERURBANOS CROSWAY DE GNC (UNO DE ELLOS LOW ENTRY), 2 AUTOBUSES URBANOS DE 12 M (EL ELÉCTRICO E-WAY DE CARGA NOCTURNA Y EL URBANWAY CON MOTOR CURSOR 9 GNC) Y TAMBIÉN 2 MINIBUSES DAILY (VERSIÓN ACCESS PARA SERVICIOS URBANOS Y VERSIÓN TOURYS PARA SERVICIOS TURÍSTICOS)

cambios (ZF Ecolife 2 - VOITH Diwa NXT), y tres tipos de disposición de puertas, así como su gran flexibilidad para configurar los asientos. Destaca su amplio maletero, el mayor de su segmento según la marca, de hasta 12 m³.

LOS URBANOS CREALIS, E-WAY Y URBANWAY

El CREALIS In-Motion-Charging, combina las líneas eléctricas aéreas con una pequeña batería a bordo. Se carga al circular, conectado a los cables, y se usa la batería cuando se requiera (un 25% a 40% de la línea). El E-WAY (desarrollado con la marca GX electric en Francia) está disponible en dos versiones: estándar y versión BRT, denominada Linium. Se ofrece en cuatro longitudes (9,5m, 10,7m, 12m y 18m), con 2 tecnologías de batería, y 3 modos de carga (en depósito y carga de oportunidad con pantógrafo ascendente o descendente.) Como novedad, la capacidad de almacenamiento de su paquete de baterías permite hasta un 20% más de energía extra para su autonomía (probados hasta 543 Km en ruta real.)

El URBANWAY ha sido rediseñado con muchas novedades, como una única arquitectura de motor para todas las versiones de este modelo, que ahora monta el motor Cursor 9 en posición longitudinal. Con ello se reduce peso y se mejora la accesibilidad para las labores de mantenimiento. Los ahorros de consumo en relación a la generación anterior de este modelo son del 5% en la versión diésel y del 10% en la versión GNC. Al cambiar la disposición del motor, también se ha podido rediseñar la trasera. Se han introducido otras novedades como retrovisores con cámara (opcionales), el nuevo puesto de conducción con el nuevo salpicadero Actia Podium 2, o la mayor luminosidad interior creada con sus amplias ventanas.

EL NUEVO MINIBÚS DAILY

El minibús DAILY MY22 está disponible en 2 potencias diésel (180 y 210 CV) y una versión de Gas Natural (136 CV). Permite elegir también entre dos

transmisiones: la nueva transmisión manual de 6 velocidades que no requerirá cambio de aceite, y la transmisión Hi-Matic de 8 velocidades de serie. Se ofrece en varias versiones: DAILY Pop (escolar para el mercado italiano en diésel y GNC); DAILY Start (sencillo microbús de 6 metros); Línea DAILY (servicios interurbanos); DAILY Tourys (servicios turísticos) y DAILY Access (servicios urbanos).

La gama DAILY ACCESS tiene entrada baja y se ofrece principalmente con motorización de gas. Está disponible en 3 versiones (todas con espacio para sillas de ruedas de serie, rampa manual de serie y eléctrica opcional): con acceso central en furgoneta (7,1 metros y hasta 28 pasajeros, Clase I GNC Euro VI-E) y chasis (8 metros y hasta 25 pasajeros, Clase II GNC Euro VI-E), y con acceso trasero (7,5 metros y hasta 35 pasajeros, Clase I diésel Euro VI-E). El minibús de GNC tiene una autonomía de 420 Km y la versión derivada de chasis GNC, hasta 510 Km de autonomía en uso urbano.

El DAILY ACCESS se distribuirá en toda Europa a partir de 2022. Para su fabricación se ha elegido al carrocerero español Indcar. Juntos lo producirán para toda Europa bajo la garantía IVECO. Se ha diseñado a propósito la cadena cinemática para este modelo que está disponible en diésel y GNC. Según Fabrizio Toscano, "es un vehículo único en el mercado."



IVECO ON

Otra novedad es IVECO ON, la gama de servicios digitales de la marca disponibles en toda su gama de vehículos. Permite a los operadores reducir los costes, el control de la flota y los tiempos y aumentar la seguridad. Se basa en dos pilares: el mantenimiento proactivo y la gestión de la flota gracias a la conexión entre la caja telemática de los vehículos y la sala de control de la marca. El mantenimiento proactivo usa el telediagnóstico en tiempo real para planificar adecuadamente las paradas de los vehículos. En cuanto a la gestión de flotas, permite ahora también controlar el comportamiento de los autobuses eléctricos y sus baterías. Hay 2 paquetes: SMART PACK (incluido en todos los vehículos con caja de conectividad instalada de fábrica) y PREMIUM PACK (opcional).



ANADOLU ISUZU, LA ALIANZA ENTRE EL GIGANTE JAPONÉS Y EL GRAN GRUPO TURCO

VISITAMOS SU PLANTA, DONDE SE CUMPLEN LOS MÁS ALTOS ESTÁNDARES DE CALIDAD

CUANDO ISUZU DECIDIÓ FABRICAR UN PRODUCTO CON TODOS SUS ESTÁNDARES DE CALIDAD PARA EL MERCADO EUROPEO, APOSTÓ POR ANADOLU GROUP COMO SOCIO. SU ALIANZA NO DEJA DE COSECHAR ÉXITOS

Las bases de lo que hoy es Anadolu Isuzu se sentaron en el año 1965, con la producción conjunta de camiones y motocicletas. La compañía asumió su título actual con el acuerdo de licencia alcanzado con Isuzu Motors Ltd. en 1983. La producción de vehículos de la marca japonesa comenzó en la planta de Kartal de Estambul en 1984. Tres años después ya producían midibuses con la conocida calidad Isuzu en la planta de Anadolu en Turquía.

ISUZU MOTORS: EL GIGANTE ASIÁTICO DEL MOTOR
Isuzu Motors es un gigante de la industria de la automoción, uno de los principales fabricantes mundiales de vehículos comerciales y motores diésel. Creada en 1916, es el fabricante de automóviles más

antiguo de Japón. Siempre innovador, Isuzu introdujo el primer motor diésel de Japón en 1936. Hoy vende a más de 130 países en todo el mundo y es líder del mercado en al menos una categoría de productos en 23 países diferentes. Hasta la fecha ha producido más de 26 millones de motores diésel. Tiene una capacidad de producción mundial de más de 1 millón de motores diésel por año.

Su filosofía principal es proporcionar productos y servicios de alta calidad a sus clientes y desarrollar nuevas tecnologías que contribuyan a las necesidades de la industria. ISUZU representa la cultura japonesa y sus cuatro importantes virtudes: la disciplina, la armonía, la lealtad y la ética empresarial.





ANADOLU GROUP: UN GRAN GRUPO TURCO

Anadolu Group es un enorme conglomerado de empresas creado en 1950 y que trabaja en 9 sectores industriales diferentes. Está presente en 19 países y exporta a otros 80. Cuenta con 66 centros de producción y da trabajo a más de 80.000 personas. Anadolu Isuzu, junto con Anadolu Motor y Çelik Motor, forma parte de una de sus 9 divisiones del grupo, la de Automoción.

ANADOLU ISUZU

Anadolu Isuzu está compuesta por Anadolu Group Holding (55,4%), Isuzu Motors Limited (16,99%), Itochu Corporation (12,75%) y otros (14,86%). Sus tres empresas principales cotizan en bolsa. En cuanto a sus productos, vende camiones, vehículos ligeros, autobuses y midibuses. Cuenta con una amplia gama de productos, servicios postventa de alto valor añadido y una amplia estructura de concesionarios y servicios técnicos. Desde 2018, la alianza Anadolu Isuzu exporta ya sus vehículos a más de 40 países. Anadolu Isuzu tiene distribuidores en más de 30 países en el extranjero. Su plantilla total es de más de 800 personas.

LOS MAYORES ESTÁNDARES DE CALIDAD

La capacidad de producción anual de las instalaciones de Kocaeli Çayırova, que ocupan 300.000 m² de terreno de los cuales 99.000 m² son cubiertos, es de más de 19.000 vehículos al año en un solo turno. Puede fabricar más de 25 modelos diferentes. La compañía dispone de varios IM CERTIFICATES, que verifica la excelencia en producción: Camión en 2008, Pick-up en 2014, Autobús 2017 y 2019. Anadolu Isuzu es la única planta de producción certificada por IM en los segmentos de camiones y pick-up en Europa y el segmento de autobuses en el mundo.

SU AMPLIA GAMA DE AUTOBUSES

Para servicios urbanos la marca ofrece vehículos desde los 7,5 metros hasta los 18 metros. El más pequeño de la familia urbana es el Novociti, después, con 8 metros tenemos dos opciones el Novociti Life y el eléctrico Novociti Volt. En 9,5 metros está el Citibus, en 12 metros el Citiport en versiones diesel y GNC y el Citiport HP, y finalmente, los articulados de 18 metros Citiport en diesel y GNC.

Para el resto de servicios, los más pequeños son los modelos de 7,3 metros Novo, Novo Ultra y Novo Ultra Interurban. Con 7,7 metros tenemos el

“47 UNIDADES EN ESPAÑA Y 4 EN PORTUGAL”

ISMAEL GÓMEZ, RESPONSABLE COMERCIAL DE ISUZU BUS EN ESPAÑA

“Es difícil saber cómo será el próximo año pero no creo que sea como 2021. Dependerá mucho de los concursos. El sector tiene vehículos que han estado parados por la pandemia y están nuevos.” Sobre los resultados actuales indicaba que el distribuidor de la marca en España, Mobility Bus ha vendido 46 unidades de las que 6 son urbanas. Del total, se han entregado ya 32 y están por entregar 14. Se han matriculado ya 5 urbanos Novociti Life de 8 metros y un Novo de 7,3 metros, 22 Turquoise y 4 Visigo. Están por entregar 14 urbanos Citiport de 12 metros. Cabe destacar que el mayor pedido, de 33 unidades, es del grupo Monbus. En Portugal han sido 1 Visigo y 3 Novos.



Turquoise y también versión Interurban. Ya con 8,5 metros estarían el Grand Toro y el Grand Toro RHD. Miden 9,6 metros tres versiones del: Visigo Hyper, Visigo Hyper Interurban y Visigo Hyper RHD. El Visigo estándar mide 9,5 metros. Y por último, con 12,3 metros tenemos el Kendo y con 13 metros el Kendo 13 GNC.

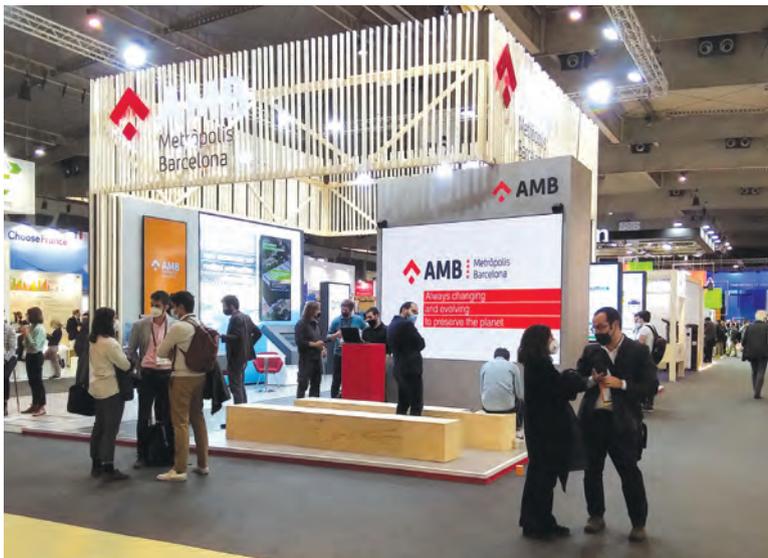
LOS NUEVOS MODELOS

Los modelos más novedosos de toda su gama son el KENDO 13 CNG, el KENDO 12.3, el Grand Toro, el eléctrico Novociti Volt y la versión GNC del articulado Citiport 18.

De las dos versiones KENDO, cuya comercialización se inició a mediados de 2020, se han vendido ya más de 100 unidades en Europa, el 90% de ellas en Francia. Al mismo tiempo se lanzó también al mercado el Grand Toro, que lleva ya 70 unidades matriculadas en Europa. Del midibús eléctrico Novociti Volt ya ha recibido el primer pedido internacional para el transporte público francés.



ISUZU REPRESENTA LA CULTURA JAPONESA Y SUS CUATRO IMPORTANTES VIRTUDES: LA DISCIPLINA, LA ARMONÍA, LA LEALTAD Y LA ÉTICA EMPRESARIAL. SU FILOSOFÍA PRINCIPAL ES PROPORCIONAR PRODUCTOS Y SERVICIOS DE ALTA CALIDAD



EL AMB TENDRÁ OTROS 162 AUTOBUSES ELÉCTRICOS

PRESENTÓ SUS AMBICIOSOS PROYECTOS EN SUS STANDS DE LA FERIA SMART CITY 2021

ADEMÁS DE EXPONER TODAS LAS MEDIDAS LLEVADAS A CABO EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA PARA TRANSFORMAR LA MOVILIDAD Y MEJORAR EL AIRE, PRESENTÓ LOS PROYECTOS QUE PONDRÁ EN MARCHA CON LOS FONDOS EUROPEOS NEXT GENERATION

El AMB optará a 230 millones de euros de los fondos europeos: 175,5 millones se destinarán a los municipios de más de 50.000 habitantes, 13,6 millones serán para los municipios de entre 20.000 y 50.000 habitantes y otros 40 millones servirán para poner en marcha 19 actuaciones concretas. Todos los planes del AMB se fundamentan en cuatro ejes principales: crear nuevas ZBE en otros 6 municipios del área metropolitana, el impulso a la movilidad en bicicleta creando un potente sistema público metropolitano de bici pero también el reparto de mercancías en este modo, la digitalización del transporte público para mejorar tanto la información como la accesibilidad, y la compra de autobuses cero emisiones.

LOS FONDOS NEXT GENERATION IMPULSARÁN 19 PROYECTOS

De los 19 proyectos que se pondrán en marcha con 40 millones de los fondos europeos, habrá 5 destinados específicamente al autobús. Además de mejorar la accesibilidad en las paradas e implantar un nuevo sistema de información al usuario a bordo de los autobuses, un sistema de video-vigilancia y otro de conteo automático de viajeros para la flota de la TMB, se apostará fuerte por la electrificación de las cocheras y de todas las flotas, tanto de TMB como de los demás operadores metropolitanos. En concreto, llegarán 123 autobuses eléctricos a la TMB y otros 39 estarán en las flotas de las empresas con servicios metropolitanos del AMB.

LA MOVILIDAD NO CAMBIA SI NO CAMBIAN LOS HÁBITOS

Antes de implantar su pionera ZBE, AMB hizo un trabajo de reconducción de hábitos con iniciativas como la tarjeta para viajar gratis en transporte público durante tres años a quienes achatarren su coche y no comprasen otro. Resultado: 12.700 personas se han pasado al transporte público. Además, para quienes no han dejado el coche, se potencia la combinación de modos, pudiendo dejar su vehículo en un Park and Ride y coger allí el transporte colectivo. Ahora tienen 423 plazas de aparcamiento pero llegarán a ser 1.500 plazas según el objetivo de AMB. Precisamente el aparcamiento seguro de bicicletas en nudos de transporte estratégico, Bicibox, con más de 17.000 usuarios, junto con el desarrollo de carriles con Bicivia han impulsado el uso de este modo. En cuanto al transporte público metropolitano, el AMB cuenta con 231 líneas y más de 1.900 vehículos. El 27,75% de esa flota está compuesta por vehículos híbridos y eléctricos. A ellos se suman 8 líneas de metro con 181 trenes. Para tener toda la información se ha creado la App Mobilitat AMB. Según los planes del AMB, para 2025, habrá más de 800 autobuses de su flota con tecnología limpia, de los cuales más de 300 serán eléctricos y 40 serán de hidrógeno. En 2030, el 90% de su flota será de bajas emisiones.

Pero no sólo se potencia la compra de vehículos más ecológicos sino un modelo de transporte en autobús más eficiente. Es el caso de las 11 líneas AMB EXPRES, que son rutas rápidas sin apenas paradas intermedias entre origen y destino, y de las 9 líneas AMB METROBÚS, que se basan en la alta frecuencia, con menos de 10 minutos de espera. Además, se implanta la app para Bus a Demanda.





EL TRANSPORTE PÚBLICO TE ECHA DE MENOS

CAMPAÑA DEL MITMA PARA FOMENTAR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

En el acto de presentación de la campaña publicitaria, la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, remarcó la apuesta de Mitma por el uso del transporte público para una movilidad cotidiana más segura y sostenible. Hizo hincapié en la seguridad al tratarse de una de las grandes preocupaciones de la ciudadanía a lo largo de la pandemia, ha asegurado confiar en que esta campaña contribuya a erradicar unos temores que han situado la ocupación del transporte público en el 80% del nivel prepandemia. En este sentido, ha afirmado que los autobuses, los metros, los tranvías, los trenes y los taxis son espacios seguros, gracias a las medidas de prevención y protección establecidas. Con esta acción de comunicación se pretende, desde la idea central de Mitma de que el transporte público es la “columna vertebral” de la nueva movilidad, transmitir los siguientes mensajes:

- Estimular la demanda.
- Difundir la diversidad de oferta en medios de transporte público para elegir la que más se adapte a nuestras necesidades de desplazamientos cotidianos así como las opciones de acceso a información sobre el servicio (horarios, billetes, incidencias) a través de medios digitales.
- Recuperar la confianza del usuario.

Para Raquel Sánchez es la hora de volver a disfrutar de un servicio que es la alternativa más ecológica, más rápida y más barata así como la opción más idónea para evitar el colapso de nuestras ciudades y reducir los altos niveles de contaminación y ruido que padecemos. Según la responsable del departamento, conseguir una movilidad respetuosa con el medio ambiente y mejorar la calidad de vida de nuestras ciudades y pueblos constituye la columna vertebral de la acción política de este Ministerio y es uno de los ejes del Plan de Recuperación de nuestra economía.

Además, a su juicio, el transporte público, supone un importante ahorro económico y representa la mejor prevención contra las enfermedades asociadas a la polución; su oferta es muy amplia y nos permite elegir la que mejor se adapte a nuestras necesidades.

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





SETRA S 418 LE BUSINESS

EL ÚLTIMO SUPERVIVIENTE DE LA EXITOSA SERIE S 400 DE SETRA PARA CERCANÍAS

CON LA RECIENTE DESAPARICIÓN DEL MÍTICO SETRA UL, LA ANTIGUA VERSIÓN DE PISO ALTO, EN FAVOR DEL NUEVO MERCEDES BENZ INTOURO, EL SETRA S 400 LE BUSINESS, HA QUEDADO COMO EL ÚNICO MODELO DE ESTA GAMA, UNA SERIE QUE NOS ACOMPAÑA DESDE EL AÑO 2005 Y POR LA QUE PARECE QUE NO PASA EL TIEMPO

LA GAMA LE BUSINESS DE SETRA

Al desaparecer del mercado la gama de piso alto UL de Setra, han quedado como único representante de la exitosa serie 400 de Setra, las versiones LE Business. Estas se caracterizan por disponer de piso bajo en la parte delantera. Tiene una capacidad máxima nada despreciable, ya que en su mayor configuración podemos llevar hasta 116 pasajeros, 57 sentados y 59 de pie. La actual gama LE Business la tenemos disponible en tres versiones: dos de dos ejes (en este caso los modelos S415 LE de 12,33 metros y el S416 LE de 13,04 metros) y una nueva versión de tres ejes (el S 418 LE con una longitud de 14,64 metros). La capacidad interior de pasajeros sentados oscila entre los 49 y 61 plazas según la versión elegida.

Para motorizar la gama LE Business se ha recurrido a dos excelentes motorizaciones: para las versiones de dos ejes el propulsor elegido es el OM 936 con dos escalones de potencia, 220 Kw (299 cv) y 260 Kw (354 cv), y para la versión de tres ejes se ha recurrido al OM 470, el cual también está disponible en dos escalones de potencia, 265 Kw (360 cv) y 290 Kw (394 cv), lo que permite un gran rango de potencias y flexibilidad, con lo que la amplia gama LE Business de Setra satisface las necesidades del transporte de cercanías más exigente.

A FAVOR

- Prestaciones
- Confort de marcha
- Sistemas de seguridad

EN CONTRA

- Posición del botellero en el puesto de conducción
- Aquatarder poco efectivo en grandes pendientes

SETRA S 418 LE BUSINESS

En esta ocasión hemos tenido la oportunidad de probar la última versión y más novedosa de la gama LE Business de Setra: el S 418 LE Business, con una distancia de 14,64 metros de largo y motorizado con el motor OM 470 con una potencia de 265 KW (360 cv) junto a una caja de cambios automática ZF Ecolife AP. Además, en este caso, contaba con una configuración especial, diseñada para el mercado nórdico, con un tercer acceso situado en la parte posterior del vehículo, de una sola hoja y con tres escalones de acceso. En este caso era de 51 plazas sentadas más 2 asientos abatibles situados en la plataforma central, más 59 plazas de pie. Aún con esta configuración se consigue una capacidad y comodidad nada desdeñable.

EL EXTERIOR DEL SETRA S418 LE BUSINESS

Lo primero que nos llama la atención de su exterior es su gran superficie acristalada. Destacan de él sus líneas suaves y redondeadas, con el elegante grupo óptico tan característico de la serie 400, en este caso con lámparas de Xenon. La gran superficie acristalada del frontal ofrece una gran visibilidad y un gran aporte de luz natural. Mención especial del frontal merecen sus espejos, que estéticamente son muy sencillos, ya que van montados sobre un soporte metálico, pero sorprendentemente son muy eficaces y nada ruidosos al circular. Del lateral destaca sobre todo sus líneas sobrias, limpias y elegantes, en especial la gran superficie acristalada.

En cuanto a la accesibilidad, ésta es simplemente extraordinaria, sobre todo por los accesos delantero y central, los cuales son de piso bajo sin escalones. El primero es de hoja simple y el central de hoja doble, aunque puede ser sustituido por una sola hoja de tamaño intermedio respecto a la de doble hoja. El tercer acceso tiene cuatro escalones sorprendentemente cómodos. A esto se le une que disponemos del sistema de inclinación Kneeling con lo que se reduce aún más la altura de este hacia el suelo. Otro punto fuerte es su accesibilidad a los elementos mecánicos, a los cuales podemos llegar desde cualquier lado sin ninguna dificultad gracias a la gran cantidad de portones disponibles para las tareas de mantenimiento.

EL INTERIOR DEL SETRA S 418 LE BUSINESS

Una vez dentro destaca su gran amplitud y sobre todo la extraordinaria altura interior en la parte de piso bajo, que a la vez repercute en una gran luminosidad interior gracias a su gran superficie acristalada. Al ser de doble luna también se consigue una temperatura interna muy agradable tanto en verano



1. Puesto de conducción con mampara de protección.
2. Interior espacioso y muy luminoso.

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Modelo: MB O470
- Nº de cilindros: 6 en línea
- Cilindrada: 10700 cm³
- Potencia máxima: 265 kw (360 CV) a 1800 rpm
- Par motor: 1700 Nm a 1100 rpm

TRANSMISIÓN

- Caja de cambios: ZF EcoLife AP 1200
- Velocidades: 6 velocidades + marcha atrás
- Tipo de cambio: Automático
- Desmultiplicación del eje: i = 5.222

EJES

- Delantero: ZF/RL-75E
- Trasero 1: MB R0440
- Trasero 2: ZF-RAS
- Dirección: ZF Servocom 8 098

SUSPENSIONES

- Delantera: 2 Fuelles neumáticos
- Trasera 1: 4 Fuelles neumáticos
- Trasera 2: 2 Fuelles neumáticos
- Barra estabilizadora: Delantera y trasera

FRENOS

- Tipo: Neumático de discos delanteros
..... y traseros, EBS
- Sistemas de asistencia: ABS, EBS, ESP, ASR
- De estacionamiento: Neumático y muelle
- Ralentizador: Aquawater Voith

CARACTERÍSTICAS

- Llantas: 22,5 x 8,25"
- Ruedas: 295/80 R 22,5
- Depósito de combustible: 350 L.
- Depósito de Adblue: 45 L
- Plazas: 110 plazas (51 sentadas, 59 de pie)

como en invierno, todo esto unido también a su excelente calefacción con ventilación y aire acondicionado, proporcionada por el excelente equipo EvoCool air con una potencia de refrigeración de 39 kW de potencia, más que suficiente para nuestro clima tan caluroso en verano.

Llama la atención de su interior la excelente distribución de sus asientos con lo que se consigue un ambiente muy agradable y confortable. En este caso se ha optado por el modelo Setra Transit tapizadas en "Dorint, black azul" un modelo personalmente elegante de diseño, idóneos para recorridos cortos. En la parte central disponemos de una amplia plataforma, ideal para una plaza PMR o un carrito de bebé. Además dispone de dos asientos plegables, pero también puede albergar una gran cantidad de pasajeros de pie, ya que en este caso está homologado para llevar hasta 59 plazas de pie.

Para acceder a la zona principal de asientos disponemos de tres cómodos escalones por los cuales accedemos por un pasillo a todos los asientos sin ninguna dificultad, con lo que el confort de los pasajeros está más que asegurado.

RECORRIDO

- Madrid – Somosierra L-191 CRTM 113 km
- Somosierra – San Fernando Directo A1 93 km
- Total 206 km

CONSUMO

- Km. totales media 206 km 34,65 l/100
- Consumo primera parte 113 km 44,8 l/100
- Consumo segunda parte 93 km 24,5 l/100

Otro aspecto destacable del Setra S418 LE Business es su puesto de conducción, que en este caso es el clásico de la serie 400, ergonómico y cómodo. Sigue siendo igual de confortable que siempre, con todos sus mandos accesibles e intuitivos, con una visibilidad inigualable desde la excelente butaca ISRI NTS2. También destaca del puesto de conducción la ubicación en la puerta de acceso de una mampara de seguridad.

CADENA CINEMÁTICA Y SEGURIDAD DEL SETRA S 418 LE BUSINESS

Otro de los puntos fuertes de la gama LE Bussines, es su cadena cinemática, que tiene como principal baluarte su gama de motores BlueEFFICIENCY Power de Mercedes-Benz. En este caso, para la versión S 418 LE Business se ha optado por el excelente motor OM 470 de 10,7 litros con una potencia de 265 kW (360 cv) y un par motor de 1700 Nm a 1100 rpm, con tecnología SRC de regulación de gases de escape con filtro de partículas, además del tratamiento posterior de los gases de escape con BlueTEC6. A esto se le une la extraordinaria caja de cambios ZF EcoLife AP 1200 de 6 velocidades con Aquatarder Voith incorporado. Pero no solo destaca su parte mecánica, Setra es y ha sido desde siempre sinónimo de seguridad, y en este caso no iba a ser menos, ya que viene equipado con diversos sistemas de seguridad, tanto activos como pasivos que son de gran ayuda para el conductor en situaciones críticas, como el sistema electrónico de frenos (EBS) con asistente de frenada (BAS), sistema antibloqueo de frenos (ABS), el sistema de control de tracción (ASR) y el programa electrónico de estabilidad (ESP) además de una estructura autoportante, que conjuga ligereza y resistencia, la cual cumple con la normativa de resistencia de la superestructura ECE-R 66.02. Con todo esto no solo se consigue un vehículo elegante, también eficiente y seguro.

EN RUTA CON EL SETRA S 418 LE BUSINESS

Las prestaciones obtenidas en esta prueba son muy relevantes, ya que el vehículo iba lastrado con un peso que superaba las 21 toneladas, pero aún así los resultados han sido muy dignos, con un consumo medio de 34,65 l/100 y una distancia recorrida de 206 Km en total.

En la primera parte de la prueba hemos recreado la línea 191 del CRTM de Madrid a Somosierra, pasando por todos los pueblos del recorrido y efectuando las paradas correspondientes para así poder recrear con la mayor fidelidad posible la prueba. La distancia recorrida fue de 113 Km y el consumo de 44,8 l/100, compaginando zonas urbanas muy pobladas y con multitud de resaltes, pequeños pueblos de la sierra madrileña con travesías muy estrechas junto con tramos de autovía y carretera comarcal, y esto unido al desnivel del recorrido, ya que hemos pasado de unos 700 metros de altitud en la parte inicial de la línea a los 1440 metros de Somosierra, lo que dice mucho de la dureza y exigencia del re-



3



4

3. Motor OM 470 de 10,7 litros con una potencia de 265 kW (360 cv) y un par motor de 1700 Nm a 1100 rpm, con tecnología SRC.

4. Vehículo accesible con elevador y zona PMR.

corrido, de ahí las cifras de consumo obtenidos. Pero también destaca la agilidad del S 418 LE, no parece en ningún momento que estemos llevando un vehículo de grandes dimensiones, ya que éste se comporta ágil y resolutivo, da igual el tipo de giro a realizar ya que a pesar de medir casi 15 metros su radio de giro es excepcionalmente bajo en comparación con los modelos de dos ejes. Gracias a la disposición de sus ejes y sobre todo al tercer eje de arrastre ZF RAS con guiado activo se consigue una conducción cómoda y ágil, junto con un motor que aporta una respuesta extraordinaria en cualquier situación o necesidad. Otra virtud es su confort de marcha sea cual sea el tipo de terreno, con una sonoridad interior muy baja gracias a su excelente aislamiento térmico y acústico, junto a una excelente suspensión hace que el pasajero solo tenga que disfrutar del viaje.

La segunda parte la hicimos en servicio directo entre Somosierra y las instalaciones de Evobus, en San Fernando de Henares, con una distancia de 93 Km, todos ellos realizados por autovía con un consumo de tan solo 24,5 l/100 lo que nos dice mucho de su capacidad rutera para ser un vehículo de cercanías. En líneas generales podemos afirmar que el Setra S 418 LE Business es un extraordinario superviviente.



ANTONIO JULIÁ
JEFE DE PRUEBAS DE AUTOBUSES
Y AUTOCARES DE VIAJEROS



PLAZOS PARA INSTALAR LOS TACÓGRAFOS DE SEGUNDA GENERACIÓN

CONTINENTAL ACONSEJA PROGRAMAR CON TIEMPO EL CAMBIO AL NUEVO TACÓGRAFO

EN AGOSTO DE 2023 LOS VEHÍCULOS DE NUEVA MATRICULACIÓN TENDRÁN QUE LLEVAR UN TACÓGRAFO INTELIGENTE DE SEGUNDA GENERACIÓN. Y LOS DEMÁS VEHÍCULOS, ¿CUANDO?

El 21 de agosto de 2023 los vehículos de nueva matriculación tendrán que llevar un tacógrafo inteligente de segunda generación. El 31 de diciembre de 2024, los vehículos que realicen servicios internacionales y todavía lleven un tacógrafo analógico o digital tendrán que instalar ya un tacógrafo inteligente de 2ª generación. ¿Y los que ya tienen un tacógrafo inteligente de primera generación? También deberán cambiarlo por uno de segunda generación si hacen transporte internacional, pero la fecha tope será el 21 de agosto de 2025.

Si hablamos de vehículos ligeros de 2,5 a 3,5 toneladas, la fecha límite para instalar los tacógrafos inteligentes de última generación será el 1 de julio de 2026 para los de nueva matriculación. Todavía no se ha definido la fecha para que los demás cambien sus tacógrafos por los nuevos, pero llegará.

Teniendo en cuenta estas fechas y el gran parque de vehículos que van a necesitar hacer una migración de tacógrafo, Continental aconseja planificar con tiempo suficiente ese cambio y hacerlo coincidir con las revisiones periódicas para no perder ni un minuto de más innecesariamente.

GESTIÓN DE FLOTAS MÁS EFICIENTE CON TIS-WEB® Y DTCO 4.1

Las obligaciones que llegan con el Paquete de Movilidad Europeo I, aprobado el pasado 31 de julio de 2020, pueden tomarse como una oportunidad si se tratan bien los datos. La gestión de flotas digital ayuda al cumplimiento de las regulaciones legales, además de gestionar vehículos, conductores y logística. Continental nos propone el uso de su plataforma TIS-Web® DMM 5.0, la última versión de su software de evaluación y archivo de tacógrafos inteligente, que está disponible en 29 idiomas.

El nuevo tacógrafo inteligente de segunda generación va a ser vital para poder cumplir con cuestiones importantes como el salario de los conductores cuando están fuera de su país. Continental ha desarrollado DTCO 4.1.

¿CÓMO ES EL NUEVO DTCO 4.1?

El DTCO 4.1 es casi completamente nuevo. Incorpora multitud de actividades nuevas. Además de grabar los tiempos de descanso y conducción, registra los de carga y descarga, el cabotaje y los desplazamientos internacionales de los trabajadores, entre otras cuestiones. Es más sólido, más fácil de usar y más seguro gracias al uso de GNSS OSNMA (Open System Navigation Message Authentication), un sistema de navegación que no sólo posiciona el vehículo sino que detecta cualquier intento de manipulación de la señal satélite, y también el Control DSRC Ampliado y nuevas tarjetas.



LOS TRIBUNALES RECONOCEN SU DERECHO AL TRANSPORTISTA

¿CÓMO CUANTIFICAR LA INDEMNIZACIÓN POR “LUCRO CESANTE” DE UN AUTOCAR INMOVILIZADO?

A raíz de una sentencia referida a qué pruebas son necesarias para cuantificar el “lucro cesante” a incluir en la indemnización debida a la empresa titular de un autocar de servicio discrecional -especialmente, si para ello basta el certificado de una conocida Asociación que agrupa a las dedicadas a esta clase de servicios-, nuestro habitual colaborador jurídico Francisco Sánchez-Gamborino intenta aclarar conceptos y deducir el criterio de los tribunales de justicia, con vista a futuras reclamaciones de esta índole.

1. QUÉ ES EL “LUCRO CESANTE”

Como es sabido, salvo que la Ley disponga otra cosa, cualquier indemnización comprende dos conceptos: el perjuicio directo o “daño emergente”, y el perjuicio indirecto o “lucro cesante”¹.

Este lucro cesante, en general, consiste en la **ganancia dejada de obtener**, como por ejemplo, puede ser el precio de un servicio de transporte ya contratado pero que no se cobra al no haber podido realizarse, al haber permanecido el autobús involuntariamente parado.

Desde luego, tal concepto **incluye los gastos fijos** necesarios para el uso de tales vehículos, a que se debe atender esté o no circulando el vehículo, los cuales

igualmente deben ser resarcidos. Por ejemplo, salario del conductor y su cuota de Seguridad Social, prima de seguro, amortización, etc., en importe proporcional a los días de detención. También podría extenderse a otros perjuicios consecuenciales, como pérdida de mercado, o de oportunidades, deterioro de imagen, daño moral, y análogos (aunque este es terreno muy inseguro, que queda a la discrecionalidad del Juzgador²). En sentido estricto, el lucro cesante se limita a la esfera patrimonial: la pérdida de ingresos o beneficios económicos esperados. Este concepto general de lucro cesante se aplica a toda clase de indemnizaciones, sea su origen contractual o extracontractual, referida a transporte³ o a cualquier otro ámbito, de entrega de bienes o de prestación de servicios.

2. CON QUÉ PRUEBAS SE PUEDE CUANTIFICAR

Para el transporte de mercancías, la ley⁴ predetermina unas cuantías concretas, que denomina “paralizaciones”⁵. Y no en general sino sólo para el caso muy concreto: el exceso de tiempo hasta concluir las operaciones de carga y estiba del vehículo en el lugar de origen y sus inversas en el lugar de destino⁶. Pero, para autobuses y autocares, ni siquiera eso. De entrada, **el contrato de transporte de viajeros** por carretera por desgracia **no cuenta con regulación** paralela a la referida para mercancías. Y sin embargo, en múltiples casos y por diversos motivos, un vehículo de transporte colectivo se ve obligado a dejar temporalmente de circular, dejando así por tanto de obtener las legítimas esperadas ganancias.

Hay quien suscribe una póliza de seguro específica para cubrir el lucro cesante, como permite la ley. Pero ello no es obligatorio, y no tendría el transportista que pechar con el pago de esa prima, cuando en realidad la responsabilidad -y consiguiente indemnización- corre a cargo del causante.

En general podemos decir que esta indemnización por lucro cesante **no es de cuantía predeterminada**: el titular del autobús ⁷ debería probar y cuantificar el perjuicio efectivamente sufrido, cosa posible por distintos medios:

- citado contrato u otros encargos, comprometidos y devenidos imposibles de cumplir;
- documentos tributarios o de contabilidad de la empresa acreditativos de la recaudación habitual,
- dictámenes periciales sobre ello (que descontarían los gastos no incurridos por el vehículo parado -mantenimiento, carburante y lubricante, etc.-), etc.; aquí podría matizarse según los días de inmovilización sean lectivos o no;
- factura del taller donde fue reparado el vehículo -en que constará el tiempo de inmovilización (desde que entra en el taller hasta que sale), importante para prorratear tanto ganancia perdida como gastos fijos-; ídem; etc.

En fin, se debe acreditar la relación de causa a efecto entre esa indisponibilidad del medio y el perjuicio sufrido ⁸.

3. EL LUCRO CESANTE EN EL TRANSPORTE DE VIAJEROS

Aparte de numerosas decisiones referidas a la circulación de vehículos a motor en general, **la mayor parte** de la jurisprudencia ha estudiado **supuestos referidos a taxis**, es decir, al lucro cesante derivado de sus daños materiales, por imposible utilización del vehículo, que suelen considerar insuficiente -al menos, por sí sola- la certificación emitida por la asociación gremial y se atienen más al grado de justificación realizada por el perjudicado para acreditar su rendimiento neto diario. Así, Sentencias AP Madrid 8 Noviembre 2016 ⁹, AP Barcelona 1 Junio 2018 ¹⁰, AP Alicante 15 Noviembre 2019 ¹¹, AP Valencia 7 Mayo 2020 ¹², AP Asturias 20 Mayo 2020 ¹³, AP Valencia 8 Septiembre 2020 ¹⁴, AP Baleares 26 Octubre 2020 ¹⁵ y AP Madrid 12 Noviembre 2020 ¹⁶, entre las más recientes.

Que, con desigual grado de aceptación de tales certificaciones, fijan cuantías indemnizatorias muy diversas. Análogo tratamiento por los Tribunales ha merecido la inmovilización de vehículos de **alquiler sin conductor**. P. ej. Sents. AP La Rioja 26 Febrero 2007 ¹⁷, AP Murcia 25 Enero 2011 ¹⁸ y AP Madrid 7 Dic. 2011 ¹⁹, entre las más recientes.

Y los vehículos **de autoescuela**. Ejemplos: Sentencias AP Madrid 3 Abril 2008 ²⁰ y AP Alicante 29 Sept. 2009 ²¹, ídem.

En el **ámbito de los autobuses**, la SAP Madrid de 9 Marzo 2010 ²² juzgó el caso de colisión de un vehí-

CUANDO EL TRANSPORTISTA DEBE SER INDEMNIZADO, ELLO INCLUYE LA GANANCIA DEJADA DE OBTENER ("LUCRO CESANTE") POR ESA CAUSA

culo contra el de transporte público de viajeros estacionado y consiguiente paralización para su reparación, y sí atendió la certificación gremial, pero también a la declaración del impuesto de sociedades. el daño. En cambio, esa certificación no fue suficiente para la SAP Cantabria 1 Septiembre 2015 ²³. Como tampoco lo había sido para la SAP Alicante 26 junio 2012 ²⁴, dado en este caso que los servicios pudieron haber sido atendidos utilizando otros vehículos libres de la misma empresa transportista. Entendemos que una sólida prueba sería el contrato-programa suscrito entre un transportista y una Administración Pública, donde constaran la retribución garantizada a dicho prestador del servicio. La indemnización, y, por tanto, dentro de ella el lucro cesante, puede exigirse en autobuses o autocares, bien de servicio público -regulares, de uso general o especial (escolar, etc.), o discrecional-, bien de servicio privado. Estos criterios vienen a ser seguidos por una decisión reciente -en términos jurisprudenciales- y que motiva la presente colaboración, como es la Sentencia de la AP de Granada de 14 Enero 2021 ²⁵.

4. PLANTEAMIENTO DE ESTE CASO

En este litigio concreto, el transportista de servicio discrecional de viajeros demandó al taller de reparación -que quedó absuelto- y al asegurador de RC del causante de un accidente -que fue condenado en primera instancia-

En grado de apelación, la Audiencia descarta primeramente alegaciones de uno de los litigantes sobre su supuesta indefensión, y entra en el fondo del asunto, en sus Fundamentos de Derecho Quinto y siguientes, referidos a la argumentación impugnatoria del transportista. Cuyo nombre -como el de los demás litigantes- siguiendo nuestra costumbre, omitimos, aunque podríamos indicarlo íntegro si quisiéramos -como hacen otras editoriales- ya que, como es sabido, las sentencias judiciales son documentos públicos, a cuyo texto, pues, cualquiera puede acceder.

Dicho transportista recurre la sentencia de **primera instancia** en cuanto **desestima por** supuesta **falta de pruebas** su reclamación de **lucro ce-**



sante por la paralización del autobús durante el tiempo preciso para su reparación, pese a que respecto a ella adjuntó a su demanda una certificación emitida por AETRAM, Asociación de Empresarios de Transporte en Autocar de Madrid, ratificada y explicada en juicio por su firmante, el Director de dicha entidad, en relación con unas pruebas también practicadas: testifical e interrogatorio del guía que prestaba servicios el día del accidente; pero que el Juzgado no consideró suficiente, por no haberse extendido esa prueba sobre los datos económicos, de actividad de ejercicios anteriores y posteriores a la anualidad en que aconteció el siniestro. Planteado así el debate en segunda instancia, la Audiencia procede a poner un poco de luz sobre todo este embrollo de qué prueba hace falta para acreditar la realidad de esa ganancia dejada de obtener y su cuantía.

“Como expresa el TS en sentencia de 26-9-2002” -recuerda la Audiencia-, para la determinación del lucro cesante debe acudir a un juicio de probabilidad[:] “la presunción de cómo se habrían sucedido los acontecimientos en el caso de no haber tenido lugar el suceso dañoso”. Es verdad que no puede probarse el hecho no ocurrido (la ganancia no recibida) -esto es lo que se llama “*probatio diabolica*”, nunca exigible-. La existencia misma de algún grado de lucro cesante no suele presentar problemas, tratándose de la inmovilización de un vehículo industrial. “No empeces a ello -dice la Sentencia del Tribunal Supremo de 19 Noviembre 2018- que la empresa que se dedica al transporte, como es el

EL CERTIFICADO DE LUCRO CESANTE EMITIDO POR UNA ASOCIACIÓN DE TRANSPORTISTAS NO SUELE SER SUFICIENTE PARA CUANTIFICAR EL LUCRO CESANTE

caso, tenga más vehículos destinados a su objeto social, pues se ha de presumir que obtenga ganancias de todos ellos y que sean necesarios para satisfacer su objeto”.

La cuestión se contrae, pues, “no tanto a la existencia del lucro cesante sino a su cuantificación”, es decir, a la prueba de su cuantía.

“En este tipo de litigios suele ser la prueba del quantum el centro sobre el que gira el debate. Unas veces se acude, como solución para ello [según hemos dicho], a los certificados gremiales que las partes aportan al juicio, ya que ofrecen una idea genérica de las ganancias perdidas por la paralización del vehículo, con fundamento en estudios propios de las asociaciones o colegios profesionales. Otras veces la solución pasa porque el perjudicado acredite, mediante la prueba más objetiva posible, las ganancias que ha dejado de obtener. Esta segunda solución es la que la sentencia recurrida rechaza por falta de pruebas y lo motiva”.

“Ahora bien -prosigue la Audiencia-, las sentencias dictadas en otros procedimientos similares, “no negaron el lucro cesante postulado, sino que lo redujeron en el quantum, por entender que el certificado gremial sirve a título meramente indicativo” [“no con carácter vinculante”, dirá después] “y como simple principio de prueba para cuantificar el perjuicio, pero para su precisa cuantificación en la cantidad solicitada eran precisas unas pruebas más objetivas del caso concreto”.

En otras palabras, para acreditar la cuantía del lucro, a indemnizar, en este supuesto litigioso, “debe acudirse a otros medios de prueba que acrediten el mismo de forma más concreta”. Como los que hemos referido a título de ejemplo. Que, en su caso, complementen el referido certificado.

En cualquier caso, “la ausencia de pruebas concretas sobre ganancias determinadas, que suelen ser dificultosas a veces, no puede impedir la indemnización por lucro cesante, sino que deben ponderarse los datos existentes y fijar una cantidad prudencial.” (Fundamento de Derecho Séptimo). Es lo que hace la Audiencia.

(Subrayados y negritas en entrecorillado son nuestros; también hemos unido párrafos, para ahorrar espacio).

LOS TRIBUNALES HAN DECIDIDO EL LUCRO CESANTE EN EL TRANSPORTE DE VIAJEROS, NO SOLO DE DISCRECIONAL, SINO TAMBIÉN DE OTROS AUTOBUSES, TAXIS, ETC.



Alicia Rubio, Subdirectora de Inspección del Ministerio de Fomento.

5. LA DECISIÓN DE ESTE CASO

Pues bien, sobre tales bases, y para el caso enjuiciado, la Audiencia da un valor relativo al certificado gremial adjunto a la Demanda, puesto que según el director de la Asociación manifestó, en su elaboración no se tuvieron en cuenta datos específicos de la empresa y actividad de ese autobús concreto, ni facturación de la empresa del año anterior, que posibilitaran individualizar el cálculo, pero, considerando las referidas declaraciones testifical e interrogatorio, así como que la paralización del autocar acaeció en meses de especial actividad turística, acuerda acceder a la indemnización de lucro cesante al transportista, si bien -por la referida falta de prueba sobre su cuantía- no en la cantidad pedida sino en otra inferior, que supone más de la mitad (Fundamento Séptimo).

6. CONCLUSION GENERAL

Dando la vuelta a esta declaración de la Audiencia de Granada: si el transportista logra - y no nos parece difícil, en muchas ocasiones-reunir elementos referidos a la ganancia verdaderamente obtenida en el periodo de inmovilización involuntaria de su vehículo (o sea, ingresos menos gastos), no vemos obstáculo a que le sea indemnizado, amistosamente o acudiendo a la vía jurisdiccional, hasta el último céntimo de lo dejado de ganar.



CON LAS PRUEBAS NECESARIAS, NO VEMOS OBSTÁCULO A QUE AL TRANSPORTISTA SEA INDEMNIZADO HASTA EL ÚLTIMO CÉNTIMO DE LO DEJADO DE GANAR



FRANCISCO SÁNCHEZ-GAMBORINO
DOCTOR EN DERECHO
ABOGADO ESPECIALISTA EN TRANSPORTES
VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN JURÍDICA DE IRU
abogados@sanchez-gamborino.com

NOTAS

¹ Artículo 1106 del Código Civil.

² En sentido restrictivo, Sentencia AP Almería 27 Octubre 1999 (AC 1999\8287).

³ Al respecto, ver GARNICA MARTÍN, J. F.: La prueba del lucro cesante, Revista de la Asociación de Abogados especializados en responsabilidad civil y seguro nº 21; HURTADO YELO, J. J.: La paralización del vehículo y el lucro cesante, misma Revista nº 39; LÓPEZ y GARCÍA DE LA SERRANA, J.: El lucro cesante por la paralización de vehículos destinados a la actividad empresarial, misma Revista nº 26

⁴ Artículo 22 de la Ley 15/2009 de 11 de Noviembre, sobre el contrato de transporte terrestre de mercancías. Anteriormente esta previsión se encontraba en el art. 22.6 de la Ley 16/1987 de 30 Julio de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) -su versión inicial-. El Convenio CMR de 19 Mayo 1956, vigente y aplicable al transporte internacional, calla al respecto, salvo para retraso en la entrega -art. 23.5- y para el muy infrecuente pacto expreso de esta indemnización entre las partes contratantes (declaración de interés especial en la entrega) -art. 26-, también previsto en la citada ley española 15/2009.

⁵ Ver mi artículo "Cómo probar el perjuicio por inmovilización de un camión accidentado por culpa de tercero - El Tribunal Supremo da la razón al transportista", en la Revista TRANSPORTE 3, nº 444 (págs. 60-63).

⁶ Para otros supuestos se suele exigir prueba del beneficio frustrado. Sentencias AP Córdoba 25 Mayo 2006 (JUR 2007\19764), y AP Navarra 11 Enero 2008 (JUR 2008\184354). Aunque también se ha dado valor a certificación emitida por asociación gremial: SAP Valencia 17 Febrero 2006 (JUR 2006\141434), SAP Málaga 27 Febrero 2006

(JUR 2006\189977), SAP Cantabria 26 Julio 2006 (JUR 2006\252526), SAP Alicante 30 Junio 2014 (JUR 2014\254047), SAP Madrid 14 Junio 2016 (JUR 2016\183313), SAP Badajoz 19 Enero 2017 (JUR 2017\58221); a menudo en conjunto con otros elementos probatorios -declaraciones tributarias, etc.- como en SAP La Rioja 12 Marzo 2012 (JUR 2012\136025), etc.

⁷ Si se llega a juicio, es obligación que corresponde al demandante: art. 217.2 de la Ley 1/2000 de 7 de Enero, de Enjuiciamiento Civil.

⁸ Sentencia del T. Supremo de 8 Julio 1996 (RJ 1996, 5662).

⁹ JUR 2016\269550.

¹⁰ JUR 2018\169747.

¹¹ JUR 2020\250097.

¹² JUR 2020\290804.

¹³ JUR 2020\193483.

¹⁴ JUR 2020\311463.

¹⁵ JUR 2020\333783.

¹⁶ JUR 2021\26882.

¹⁷ JUR 2007\249667.

¹⁸ JUR 2011\118059.

¹⁹ JUR 2011\436607.

²⁰ JUR 2008\180923.

²¹ AC 2010\548.

²² JUR 2010\234676

²³ JUR 2015\268273.

²⁴ JUR 2012\311328.

²⁵ JUR 2021\174628.



CAPACIDADES DEL INTA EN AUTOMOCIÓN

EL INSTITUTO ESPAÑOL DE TECNOLOGÍA AEROESPACIAL (INTA) AL SERVICIO DEL TRANSPORTE

EL INSTITUTO NACIONAL DE TÉCNICA AEROESPACIAL (INTA) DISPONE DE AMPLIAS CAPACIDADES Y EXPERIENCIA EN EL ÁMBITO DE LOS VEHÍCULOS, TANTO CIVILES COMO MILITARES. ESTAS ACTIVIDADES LAS CONCENTRA PRINCIPALMENTE EN EL DEPARTAMENTO DE PLATAFORMAS Y VEHÍCULOS DE LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE SISTEMAS TERRESTRES, SI BIEN EL RESTO DE DEPARTAMENTOS DE ESTA SUBDIRECCIÓN, INCLUSO ALGUNOS DE OTRAS SUBDIRECCIONES, TAMBIÉN CONTRIBUYEN CON SUS CAPACIDADES.

ENSAYO Y CERTIFICACIÓN

La primera y principal línea de trabajo en este sector es la homologación. El INTA actúa como servicio técnico designado por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, y como tal ensaya y certifica vehículos de todas las categorías y sus sistemas conforme a la normativa nacional, europea e internacional, en lo que respecta a su seguridad activa y pasiva, así como su consumo y emisiones contaminantes. Para ello, cuenta con un amplio complejo de pistas de pruebas en Torrejón de Ardoz, entre las que destaca el anillo de velocidad, una pista circular de poco más de tres kilómetros de longitud (casi un kilómetro de diámetro), con tres carriles de anchura, fácilmente reconocible en cualquier foto aérea de la zona y que es símbolo de las capacidades del INTA en el campo de la automoción. Este anillo rodea el resto de pistas de pruebas: una recta de frenado de 500 m de longitud, una plataforma dinámica de 300x250 m² que permite verificar la dirección y la estabilidad, dos pistas de ABS con una zona de basalto azul de muy bajo coeficiente de rozamiento, etc. Igualmente, dispone de numerosos bancos de ensayo para para certificar los distintos elementos del vehículo, entre los que cabe destacar los de medida de emisiones contaminantes. La legislación en este ámbito se ha ido endureciendo notablemente en los últimos años para reducir el impacto medioambiental del tráfico. Así, se han incrementado el número y tipo de ensayos y se han reducido drásticamente los límites admisibles, e incluso se ha implantado un ensayo en condiciones reales de conducción en vías abiertas (real driving emissions, RDE).

En el ámbito militar, el INTA realiza la certificación de los requisitos de movilidad en los procesos de adquisición de vehículos para las Fuerzas Armadas. Con este fin, en el Campus La Marañosa dispone de pistas de obstáculos conforme a normativa OTAN, esenciales para garantizar la repetibilidad de los ensayos: pendientes longitudinales y transversales; zanjas, muretes y escalones; y un foso de vadeo. De todos ellos, la rampa del 60% es la más representativa de la alta movilidad del vehículo militar y se ha convertido en punto de paso obligado de toda visita. Adicionalmente, se llevan a cabo pruebas de carreteo para evaluar las prestaciones dinámicas de vehículos, su fiabilidad o el efecto de las vibraciones, para lo cual se utilizan las numerosas pistas todoterreno existentes en la finca. Estas capacidades son





aplicables igualmente a los vehículos civiles de uso extra viario (forestales, de obra pública, etc.). Junto a las actividades del Departamento de Plataformas y Vehículos, la Subdirección de Sistemas Terrestres dispone de muchas otras capacidades en el ámbito de los vehículos. El Departamento de Sistemas de Armas y Balística evalúa y ensaya los niveles de protección balística, anti minas y contra dispositivos explosivos improvisados (IED's) de los vehículos, conforme a la normativa OTAN definida en el STANAG 4569. Adicionalmente, este departamento cuenta con una cámara climática de grandes dimensiones (10m x 4,6m x 4,2m) capaz de alcanzar desde los -45 °C hasta los +80 °C, con posibilidad de realizar ciclos de temperatura y humedad, en la que ensayar el comportamiento de los vehículos en temperaturas extremas: arranque en frío, rendimiento del sistema de climatización, etc. Igualmente, dispone de una instalación de polvo y arena en la que ensayar ante estos agentes externos distintos componentes vehiculares: filtros, radiadores, etc. El Departamento de Optrónica y Misilística diseña y certifica la instalación y el comportamiento de los inhibidores de frecuencias que protegen los vehículos de posibles artefactos activados por radiofrecuencia. Por otra parte, ensaya y certifica la firma infrarroja térmica de los vehículos, para lo cual cuenta con una pista de calentamiento y otra en forma de ocho, conforme al STANAG 4595. Recientemente, en las instalaciones ubicadas en Cuadros, en la provincia de León, dependientes de este departamento, se están ensayando depósitos de hidrógeno.

El Departamento de Tecnologías de la Información, Comunicaciones y Simulación (TIC-S) tiene capacidad para certificar la seguridad de las comunicaciones y el software de los vehículos, aspectos esenciales en los sistemas avanzados de ayuda a la conducción (ADAS) y en el futuro vehículo conectado y autónomo. El INTA también dispone de capacidades de ensayo y certificación de vehículos en otras de sus subdirecciones. Así, el Departamento de Ensayos de Equipos y Sistemas de la Subdirección General de Sistemas Espaciales tiene capacidad para certificar la compatibilidad electromagnética (EMC) de vehículos.

PROYECTOS DE I+D

Como Organismo Público de Investigación (OPI), es fundamental la participación del INTA en proyectos de I+D. En el ámbito de los vehículos, la línea principal de trabajo es la de movilidad autónoma en entornos no estructurados (todo terreno), en la que trabajan en coordinación los departamentos TICS y de Plataformas. En este sentido, se ha participado en el proyecto Remote-Drive junto con el Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA), de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM), para transformar un vehículo de alta movilidad táctica (VAM-TAC) en tele operado, con capacidad de seguimiento automático de trayectorias a partir coordenadas GPS, incluyendo la detección de obstáculos mediante LIDAR y frenada de emergencia. Igualmente, participa en el proyecto ARCO, de desarrollo de un convoy autónomo militar, liderado por el Centro de Automática y Robótica de la UPM, con la participación, además del INTA, de las empresas Sener e Iveco. Igualmente, se trabaja en proyectos internos de desarrollo: por un lado, un robot con capacidad de navegación autónoma en interiores con el uso de técnicas de navegación semántica, que facilitan la recepción de órdenes por parte del usuario; por otro, el desarrollo de una mula de carga sobre un vehículo tipo quad, con capacidad de seguimiento automático de una persona.

En el campo de la movilidad eléctrica, el INTA trabaja en el desarrollo de un pequeño vehículo de pila de combustible alimentado por hidrógeno, en el que colaboran los departamentos TICS y el de Plataformas con el Departamento de Energía de la Subdirección General de Sistemas Aeronáuticos. En esta línea, también se colaboró en el proyecto ATHEMTO, liderado por el INSIA, para el desarrollo de un VAMTAC híbrido serie.



PATRICIA ORTEGA GARCIA
GENERAL DE BRIGADA DEL CUERPO DE INGENIEROS
POLITÉCNICOS DEL EJÉRCITO DE TIERRA.
SUBDIRECTORA GENERAL DE SISTEMAS TERRESTRES



JOSÉ LUIS RIVERA PARDO
CORONEL DEL CUERPO DE INGENIEROS POLITÉCNICOS
DEL EJÉRCITO DE TIERRA, JEFE DEL DPTO. DE PLATAFORMAS
Y VEHÍCULOS TERRESTRES



SECCIÓN OFICIAL
Y EXCLUSIVA DE
COMUNICACIÓN DE



2020 ASC



Antigüedad del Parque de Autobuses

La Industria del Autobús y Autocar en Cifras:

Antigüedad del parque de Autobuses en España al 31/12/2020

	Edad	Cantidad	Porcentaje	Norma Euro
1	De 0 a 4 años	16.949	26,73 %	Euro VI
2	De 5 a 9 años	10.660	16,81 %	Euro V Euro VI
3	De 10 a 14 años	15.064	23,76 %	Euro IV Euro V
4	De 15 a 19 años	8.996	14,19 %	Euro III Euro IV
5	Mas de 20 años	11.745	18,52 %	Euro I Euro II Euro III

Vertical bars on the left: 27.609 (rows 1-2), 35.807 (rows 3-5). Vertical bars on the right: 43,6% (rows 1-2), 56,4% (rows 3-5). Yellow warning icons are placed next to rows 4 and 5.

Parque 2020: 63.414 Autobuses / Antigüedad media: 12,22 años !

Fuente: Antigüedad parque vehículos DGT 2020



ASOCIACIÓN NACIONAL DE FABRICANTES DE CARROCERÍAS DE AUTOBUSES



ASCABUS ANALIZA LAS MATRICULACIONES

MATRICULACIONES DE AUTOBUSES Y AUTOCARES EN EL PERÍODO ENERO-OCTUBRE DE 2021

LOS PRIMEROS 10 MESES DE ESTE AÑO 2021 (ENERO - OCTUBRE), SE MATRICULARON EN ESPAÑA 1.525 AUTOBUSES NUEVOS

Las variaciones mensuales en este intervalo del 2021, comparadas con el mismo período de los años 2019 y 2020 además del resto de categorizaciones por masa máxima autorizada, clase y tipo de tracción, se muestran a continuación.

Los resultados de las matriculaciones de estos primeros diez meses de 2021, siguen reflejando la crítica situación por la que está atravesando el mercado de Autobuses y Autocares, con una caída del 51,01 % en comparación con el mismo período del 2019 (año de referencia antes de la crisis del Covid-19), sin un horizonte claro de cuándo va a comenzar la recuperación. Esta situación pone de relieve, que el mecanismo de Ayudas implementado por el gobierno, todavía no están funcionando. Si a esto añadimos que la antigüedad del parque de Autobuses en España al 31 de diciembre de 2020 era de 12,2 años, y el 32,7% de la flota tenía más de 15 años con un nivel de emisiones Euro III o inferior,



EVOLUCIÓN DE LAS MATRICULACIONES: ENERO - OCTUBRE / COMPARANDO AÑOS 2019, 2020, 2021

Evolución Matriculaciones	2019	2020	2021	Caída del mercado en % comprado con 2019
Enero	342	336	122	64,33 %
Febrero	319	196	141	55,80 %
Marzo	330	102	99	70,00 %
Abril	313	57	119	61,98 %
Mayo	386	89	116	69,95 %
Junio	291	135	168	42,27 %
Julio	192	190	153	20,31 %
Agosto	166	99	40	75,90 %
Septiembre	446	254	402	9,87 %
Octubre	328	205	165	49,70
Total Enero - Octubre	3113	1663	1525	51,01 %

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



la renovación urgente de una parte de este parque de Autobuses más antiguo, contribuirá decisivamente a la consecución del objetivo de reducción de las emisiones de CO2 y otras partículas contaminantes además de incrementar la seguridad vial.

Desde Ascabús pedimos una vez más a las administraciones nacionales y autonómicas que fomenten "Un plan integral de modernización"

EL MERCADO DE AUTOBUSES Y AUTOCARES REGISTRA UNA CAÍDA DEL 51,01 % EN COMPARACIÓN CON EL MISMO PERÍODO DEL 2019

MATRICULACIONES AUTOBUSES USADOS ENERO - OCTUBRE 2021

Matriculación autobuses usados enero-octubre Clasificados por Norma Euro	2021	% del Total
Euro VI	51	23,39 %
Euro V - EEV	42	19,27 %
Euro IV	13	5,96 %
Euro III	90	41,28 %
Euro II	7	3,21 %
Euro I	2	0,92
Euro 0 / Sin clasificar	13	5,96 %
Total	218 (*)	100 %

(*) Esta cifra significa el 12,51 % de los Autobuses matriculados

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

MATRICULACIONES ENERO - OCTUBRE 2021 POR CLASE SEGÚN R-107

	Clase I	Clase II	Clase III	Clase A	Clase B	Total
> 16 Toneladas	536	301	265	0	1	1103
≤ 16 Toneladas	24	39	139	13	207	422
Total	560	340	404	13	208	1525

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



MATRICULACIONES TOTALES ENERO -OCTUBRE 2021 POR TIPO DE COMBUSTIBLE / TRACCIÓN

Diésel	GNC	HEV	BEV	PHEV	Total
843	143	426 (*)	97	16	1525
55,28 %	9,38 %	27,93 %	6,36 %	1,05 %	100 %

(*) 48 de estos Autobuses híbridos (HEV) están también propulsados por GNC

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

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

Diésel	GNC	HEV	BEV	PHEV	Total
35	83	329	97	16	560
6,25 %	14,82 %	58,75 %	17,32 %	2,86 %	100 %

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

MATRICULACIONES ENERO - OCTUBRE DE AUTOBUSES SUBURBANOS CLASE II POR TIPO DE COMBUSTIBLE / TRACCIÓN

Diésel	GNC	HEV	BEV	PHEV	Total
191	60	89	0	0	340
56,18 %	17,65 %	26,18 %	0 %	0 %	100 %

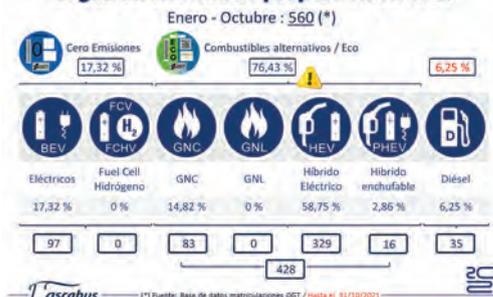
Fuente: Datos Portal estadístico de la D.G.T y elaboración propia

COMPARATIVA ENERO - OCTUBRE 2019/2021 DE CAÍDA EN EL MERCADO DE AUTOBUSES INTERURBANOS "CLASE III"

	2019	2021	% Caída Total
Autobuses Clase III > 16 Ton.	2304	1103	52,13 %
Autobuses Clase III ≤ 16 Ton.	809	422	47,84 %
Total Clase III	3113	1525	51,01 %

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

Autobuses Urbanos "Clase I" matriculados según en sistema de propulsión en 2021



LA RENOVACIÓN URGENTE DEL PARQUE MÁS ANTIGUO CONTRIBUIRÁ AL OBJETIVO DE REDUCCIÓN DE CO2 Y OTRAS PARTÍCULAS CONTAMINANTES, ADEMÁS DE INCREMENTAR LA SEGURIDAD VIAL

con mecanismos necesarios para acometer la renovación de la flota con más de 15 años de antigüedad mediante verdaderos incentivos que sean atractivos a las empresas de transporte de viajeros en Autobús aprovechando los fondos europeos y que esa renovación también sirva para reactivar la demanda en la industria nacional de los fabricantes de Autobuses y Autocares y el mantenimiento de los más de 3.000 empleos directos y 5.000 indirectos que genera.



Agustín Gómez Pereira
Secretario General de Ascabús
C/ Oquendo, 23 - 3ª Planta
28006 Madrid
Telf. 699594987
Fax. 913450377
www.ascabus.es



ASETRA PUBLICA LA "HISTORIA DEL TRANSPORTE DE SEGOVIA"

LA PRESENTACIÓN TUVO LUGAR EN LA SEDE DEL ÁREA DE CULTURA DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE SEGOVIA, QUE HA COLABORADO CON ASETRA EN LA EDICIÓN DEL LIBRO

Ha escrito el libro el presidente de la asociación segoviana, Juan Andrés Saiz Garrido. El texto comienza narrando los orígenes del transporte en Segovia y se remonta a los primeros asentamientos humanos y el nacimiento del comercio, destacando especialmente la época de la ocupación romana y con ella, el desarrollo de vías. El libro habla de todo tipo de transporte, desde el que realizaba el propio ser humano al inicio y con animales domesticados, hasta la llegada de los vehículos a motor. Entre los hitos más destacados para el transporte de Segovia en la historia reciente podemos encontrar la activación del turismo cuando la Casa Real elige La Granja como lugar de descanso vacacional y también cuando a finales del siglo XIX se declara el Acueducto de Segovia Monumento Nacional. Este apasionante libro que relata la historia de la provincia a través de la historia de su transporte, termina con la trayectoria de la asociación sectorial de Segovia, ASETRA.



Novo de ISUZU, un vehículo versátil, ágil y con un gran rendimiento.

NOVO by ISUZU

-  7,3 m. de longitud
-  Motor y caja de cambios ISUZU (manual o automatizada)
-  Hasta 29 asientos de pasajeros
-  Clase II y Clase III
-  Ágil y gran maniobrabilidad





ADIÓS A ANTONIO CATALÁN, FUNDADOR DEL GRUPO TRANSVIA

El pasado 22 de octubre falleció en Valencia a los 88 años, el empresario Antonio Catalán Verdoy. Su actividad profesional comenzó en los años 60, junto a sus hermanos Urbano y Jesús. Actualmente, Grupo Transvía, con sede en la Comunidad Valenciana, es un referente de movilidad y turismo tanto en España como Portugal. Antonio Catalán fue desde el inicio de nuestros premios EDITEC, Jurado del Autocar de Año en España.



PRIMERA ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE ESPAÑA CON RECARGA DE PATINETES ELÉCTRICOS

La estación de autobuses de Plaza de Armas de Sevilla se convierte en la primera de España con servicio de recarga gratuita de patinetes eléctricos. Estos puntos recarga de patinetes eléctricos permitirán a los poseedores de la tarjeta de transportes del Consorcio recargar de forma gratuita sus patinetes. Se ubicará en el interior del parking de bicicletas del servicio Bus+Bici. Los usuarios de los autobuses metropolitanos que lo deseen no tendrán que portar sus patinetes durante sus viajes, a pesar de que no existen limitaciones para viajar con ellos a bordo de los autobuses siempre que sean plegables y vayan en el interior de sus bolsas. Con esta estación podrán aparcarlos en un lugar seguro mientras no los necesiten, pues el estacionamiento en el que se instalará se encuentra vigilado por personal de seguridad de la propia estación.



ROSABUS, 1ª DISCRECIONAL TURÍSTICA CON CERTIFICADO DE HUELLA DE CARBONO

ROSABUS avanza en su plan de acción climática gracias a la medición de su huella de carbono corporativa generada durante los últimos 4 años, y al diseño de una hoja de ruta que les permita mitigar, e incluso neutralizar, los impactos generados como consecuencia de su actividad. El MITERD no solo reconoce el esfuerzo de la medición para los años 2017, 2018, 2019 y 2020, sino que también premia la reducción del 17% que hemos logrado alcanzar en el último trienio, gracias a las medidas de conducción eficiente y de uso responsable de la energía que están llevando a cabo tanto en su flota como en sus instalaciones.



ÉXITO DEL AUTOBÚS LANZADERA DE MIJAS OPERADO POR PACO PEPE

Unas 55.000 personas hicieron uso del bus lanzadera en verano, un dato que casi iguala a las cifras obtenidas en 2019 con este servicio de transporte, según indicó el concejal de Transportes y Movilidad de Mijas, Nicolás Cruz. Por su parte, Juan Antonio Jiménez, gerente de Paco Pepe, empresa gestora del servicio, ha destacado que esta lanzadera supone "una mejora en la fluidez del tráfico en el municipio con un servicio que todos los visitantes han calificado de excelente. Pensamos que es muy acertado que los municipios, sobre todo los turísticos como Mijas que prevén una gran afluencia de visitantes, busquen soluciones alternativas para no saturar el tráfico de la zona. En este caso, la comodidad fue máxima, con un parking bien señalizado que ayudaba a estacionar los vehículos en un espacio donde les esperaba un autobús con una gran frecuencia de paso para dejar a los usuarios en el mismo centro del municipio. Toda una apuesta por la que vamos a seguir trabajando". En la imagen, de izquierda a derecha, Juan Antonio Jiménez, Gerente Autobuses Paco Pepe, junto al Concejal de Transporte de Mijas, Nicolás Cruz, y la técnica, Paqui Lavado.



MIGUEL GEA, PRESIDENTE DE LA NUEVA ASOCIACIÓN DIREBUS MADRID

En la presentación de la nueva asociación regional, Alfonso Tabora, presidente de DIREBUS España, agradeció al sector “la valentía, la capacidad de sacrificio y lucha que han venido demostrando en uno de los momentos más difíciles y jamás vividos en el sector”. En el momento cambiante que atraviesa el sector, lleno de incertidumbre dijo fue “es importante tener una asociación en la que nos sintamos protegidos, identificados y defiendan y luchen por los derechos de las pymes”. Miguel Gea, presidente DIREBUS Madrid, añadió que con la llegada de la asociación al CNTC, “no sólo se trabajará por los fines que persiguen las pymes, sino también por cambiar la manera en que se trabaja desde dentro del organismo representativo máximo del sector”, añadió.



RAMÓN VALDIVIA, EN LA EJECUTIVA DE LA IRU

La presencia del director general de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), que actualmente es miembro de la Comisión de Finanzas de la IRU, en el Comité Ejecutivo de Presidencia de la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU), posiciona al sector español del transporte por carretera dentro de los órganos de decisión de esta organización mundial. Ramón Valdivia se convierte así en el único español que forma parte de la Ejecutiva de la IRU. Su nombramiento, que se hará efectivo el 1 de enero de 2022, tuvo lugar el 4 de noviembre durante la reunión de los Consejos de Transporte de la IRU, tanto de Mercancías como de Pasajeros.



ANETRA Y CONFEBUS PARTICIPARON EN EL I FORO “DAMOS VOZ AL TURISMO” EN EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El presidente de ANETRA, Luis Angel Pedrero, presentó cinco puntos clave para acelerar la recuperación dando impulso al transporte turístico y su impacto económico-social. En su intervención, Pedrero afirmó: “Cuando se habla de transporte de viajeros por carretera, las administraciones públicas solamente piensan en el transporte regular de uso general, es decir las líneas regulares urbanas e interurbanas que dependen de contratos públicos con las administraciones locales, autonómicas o estatales, y cuando se habla de turismo, el transporte turístico en autocar es el gran olvidado”.

Por su parte, el presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadillo, pidió a las autoridades locales que sus municipios sean “Coach-friendly cities” y al Gobierno de la Nación, una campaña para el relanzamiento de la Marca España como destino turístico seguro y sostenible. Barbadillo advirtió que “el turismo en autocar tiene una importancia que no se ve reconocida ni valorada por las políticas y estrategias de desarrollo socioeconómico que establecen las autoridades locales y municipales de nuestro país.”

JAVIER GARCÍA, DIRECTOR GENERAL DE UNE, PRIMER ESPAÑOL EN LA DIRECCIÓN DE ISO

Ha sido nombrado vicepresidente de Gestión Técnica de la Organización Internacional de Normalización. Tomará posesión del cargo en 2022. Trabaja desde hace 25 años en la UNE, donde ha desempeñado diversos cargos de responsabilidad, hasta ser director general en 2017. Es licenciado en Ciencias Químicas, máster en Gestión de la Innovación y posgrado en Administración de Empresas y Dirección de Marketing.





MAN SE UNE A LA INICIATIVA SCIENCE BASED TARGETS (SBTi)

La sostenibilidad es un elemento fundamental de su nueva estrategia empresarial "New MAN". La SBTi es una asociación entre CDP (Carbon Disclosure Project), el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, el Instituto de Recursos Mundiales (WRI) y el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF). La iniciativa ayuda a las empresas a establecer objetivos con base científica y en consonancia con el Acuerdo de París sobre el Cambio Climático, adoptado

por las Naciones Unidas en 2015. Según este acuerdo, el calentamiento global debe limitarse a un nivel muy por debajo de los 2 °C, en comparación con los niveles preindustriales, e incluso preferiblemente, a 1,5 °C. Con la firma y la presentación de la carta de compromiso, MAN Truck & Bus se compromete con la SBTi y ya está preparando la presentación de los objetivos correspondientes.



INDCAR EN EL INTERNATIONAL MOBILITY CONGRESS 2021

Entidades públicas, administración y empresas del sector de la movilidad pública se dieron cita los pasados 21 y 22 de Septiembre dentro del congreso IMC 21, organizado por AMTU (Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà), para abordar los retos del futuro de la movilidad pública y local. Entre otros muchos, se trataron temas como la cooperación público-privada para alcanzar los objetivos de desarrollo sostenible, la digitalización y experiencia de usuario de la movilidad o el bus de bajas emisiones. Indcar estuvo en el congreso presentando toda su gama de minibuses a gas, en un stand en la zona de exposición, además de tener uno de los minibuses urbanos en la zona de exposición de vehículos.

La AMTU celebró su 20 aniversario con una cena y todos los invitados tuvieron la oportunidad de poder ver de cerca el minibus urbano Mobi City L7, que albergaba para la ocasión una exposición fotográfica sobre la entidad desde su fundación. La cena estuvo presidida por el conseller de Políticas Digitales y Territorio y vicepresidente de la Generalitat de Catalunya, Jordi Puigneró, y por la presidenta de la AMTU y alcaldesa de Sitges, Aurora Carbonell.

INTEGRALIA ESTRENA WEB

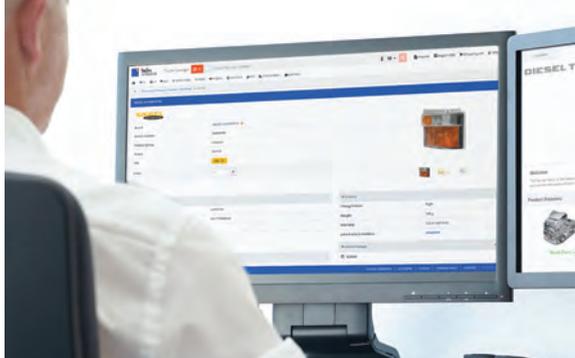
Integralia está trabajando para potenciar la comunicación y la marca de su compañía, por eso ha creado un nuevo portal corporativo en el que ha definido una estructura más accesible, dinámica y atractiva para brindar más información, facilitar la navegación y estar más acorde con las nuevas tecnologías. A través de un diseño elegante y a la vanguardia en el mercado de la movilidad, su nueva web ofrece un contenido útil para el sector, que beneficiará tanto a los actuales como a los potenciales clientes, además de a todos sus proveedores y colaboradores. También se ha incluido una nueva sección de "Blog" y es posible darse de alta en su newsletter y seguir a Integralia las redes sociales Instagram, LinkedIn y Youtube.



EN SERVICIO EN SINGAPUR 20 AUTOBUSES ELÉCTRICOS CON PUERTAS MASATS

Se trata de vehículos 100% eléctricos, con chasis del fabricante finlandés Linkker y construidos por el carrocerero malayo Gemilang, que han sido encargados por ST Engineering para la LTA Land Transport Authority en Singapur, y que serán distribuidos entre los operadores SBST y SMRT. El vehículo elegido incorpora 3 puertas Masats eléctricas para facilitar el acceso cómodo a este vehículo. En la parte delantera se ha instalado una puerta basculante al interior modelo 029g y dos deslizantes al exterior modelo 028c en las puertas central y trasera.





SIEGEL AUTOMOTIVE CONFIRMADA COMO «TECALLIANCE CERTIFIED DATA SUPPLIER»

Desde 2017, SIEGEL Automotive y sus productos están presentes en TecDoc, uno de los principales catálogos electrónicos de vehículos y recambios en todo el mundo desde hace más de 20 años. El nuevo sello de calidad «TecAlliance Certified Data Supplier» confirma el cumplimiento de las directrices TecDoc y subraya la calificación de SIEGEL Automotive como proveedor de datos certificado. Además, la gama de productos de SIEGEL Automotive también está disponible en el Partner Portal, la plataforma de información y aprovisionamiento online orientada al futuro de Diesel Technic.



WEBFLEET SOLUTIONS, EMPRESA EUROPEA DE TELEMÁTICA PARA FLOTAS DEL AÑO 2021

Basándose en su reciente análisis del mercado de telemática para flotas, Frost & Sullivan ha reconocido a Webfleet Solutions -una compañía de Bridgestone- con el Premio a la Empresa Europea de Telemática para Flotas del Año 2021. Este premio supone un gran honor y reconoce a las empresas que demuestran una innovación visionaria, rendimiento líder en el mercado y un servicio al cliente sin igual. El jurado de expertos elogió a Webfleet Solutions por su sólida posición de liderazgo y sus innovadores productos, soluciones y servicios que satisfacen las necesidades en constante evolución de los clientes. En concreto, se destacaron las soluciones avanzadas más recientes de la empresa en su plataforma de servicios telemáticos, WEBFLEET: WEBFLEET Video, una solución telemática de vídeo totalmente integrada y WEBFLEET Electric Vehicle Solutions, que ayuda en el viaje hacia la electrificación de las flotas comerciales. Se otorgó un reconocimiento especial al compromiso de Webfleet Solutions con la mejora continua del medio ambiente mediante operaciones sostenibles y la reducción de su huella de dióxido de carbono. Al asociarse con la ONG Justdiggit, la empresa también permite a sus clientes unirse a su Misión Ecológica con la plataforma recientemente desarrollada Green Your Fleet.



SCANIA LANZA EL PORTAL DEL CLIENTE E INCORPORA VARIAS OPCIONES DE PAGO DIGITAL

Scania ha puesto en marcha el Portal del Cliente, desde donde cada uno de ellos puede acceder a las facturas emitidas por Scania en cualquier momento. De esta manera los clientes pueden gestionar sus facturas de forma más ágil y eficiente. A esta importante novedad, se une la creación de una plataforma de pagos online, que permite aprobar pagos a distancia de una forma fácil y segura desde un dispositivo móvil, desde cualquier lugar y en cualquier momento, gracias a la posibilidad del pago con Bizum y con tarjeta de crédito online. La plataforma y opciones de pago están disponibles en la red de concesionarios de Scania Hispania S.A.



SEFAC, 50 AÑOS FABRICANDO COLUMNAS MÓVILES

Recientemente ha puesto en marcha 8 columnas móviles elevadoras para vehículos industriales en Alcudia, Baleares. En 1971, SEFAC diseñó e incorporó al negocio de elevación su primera columna móvil para vehículos industriales. Creada en el año 1884, SEFAC lanzó su actividad de elevación hace ya medio siglo. En cada momento sus colaboradores han demostrado creatividad, profesionalidad y compromiso, lo que ha permitido a la empresa conseguir una situación de máximo reconocimiento en el sector.



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



EL AYUNTAMIENTO DE MADRID ANULA LAS AYUDAS PARA RENOVAR FLOTA DEL DISCRECIONAL

El Ayuntamiento de Madrid a través de la Coordinación General de Movilidad ha comunicado al Comité Madrileño de Transportes por Carretera, del que AETRAM forma parte, que “este año no podremos aprobar una línea de subvención para la renovación de las flotas de autobuses discretionales por una reducción de las partidas del PES”. Estas ayudas que inicialmente se pusieron en marcha en su proyecto inicial a primeros del año 2020, fueron ratificadas con posterioridad por el propio consistorio municipal dentro de las ayudas e incentivos del Plan Cambia 360 para el fomento de la movilidad sostenible en la distribución urbana de mercancías y en el transporte discrecional y regular de uso especial de viajeros, y de la micromovilidad en la ciudad de Madrid, las cuales quedaron interrumpidas al inicio de la pandemia en marzo del pasado año 2020. Estas ayudas recogían dentro de sus líneas de actuación una convocatoria para la adquisición de vehículos destinados a la renovación de la flota de autobuses de transporte discrecional y regular de uso especial para las anualidades 2022 y 2023 contando con un

presupuesto de dos millones de euros en 2022 (ampliables a cinco millones) y otros dos millones en 2023.

Para AETRAM “El Ayuntamiento de Madrid vuelve una vez más a olvidarse del Transporte Discrecional y sus empresas al suprimir estas partidas económicas que ya estaban asignadas y que iban a suponer la sustitución de hasta 140 autobuses dedicados al transporte discrecional y de ruta por otros de tecnología CERO, ECO o C. Esperamos que estas asignaciones tan necesarias en estos momentos en los que la situación económica de las empresas del Sector es tan precaria retornen en el próximo ejercicio o bien los fondos destinados ahora anulados sean destinados y reinvertidos sin más dilación en ayudas directas para las empresas discretionales que sirvan para salvar a las empresas del sector por la situación tan crítica de las mismas, ya que si estas medidas no se adoptan la pérdida del tejido empresarial del Sector supondrá que no haya empresas que puedan optar a futuro a la renovación de vehículos por causa de su extinción”.

BEGAS PRESENTA A AETRAM SUS SOLUCIONES EN GLP PARA LA DESCARBONIZACIÓN

AETRAM y BeGas han mantenido recientemente un encuentro en el cual representantes de la Asociación han visitado la planta de BeGas en San Agustín de Guadalix (Madrid) con el objetivo de conocer el desarrollo tecnológico e innovador que desde dicha empresa se realiza para la adaptación de vehículos de mercancías y viajeros a los nuevos requisitos de movilidad urbana sostenible y descarbonización y, que convergen en la sostenibilidad medioambiental (reducción de emisiones), sostenibilidad económica (eficiencia administrativa) y sostenibilidad social (sensibilización ciudadana).

En el caso de BeGas, este desarrollo se materializa en la inclusión del biopropano (GLP), una energía generada a partir de residuos y desechos en más de un 60% (el resto son aceites vegetales de origen sostenible), como propulsor de sus motores AVG. Estos motores tienen la última homologación europea Euro

VI-D y obtienen la etiqueta Eco-DGT, con los beneficios que este distintivo lleva aparejados a la hora de acceder a las zonas de bajas emisiones cada vez más habituales en el centro de las ciudades además del consiguiente ahorro en el coste del combustible. Las soluciones que BeGas presentó a AETRAM de cara al sector discrecional van desde la remotorización completa del vehículo a la hibridación diésel-gas.





APAREZCA AQUÍ EN SU DÍA FELIZ

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



6 NUEVOS AUTOBUSES ELÉCTRICOS SOLARIS EN ESPAÑA

Dos autobuses eléctricos Urbino 8,9 LE se dirigirán a la localidad de Martorell en la provincia de Barcelona. Otras dos unidades eléctricas Urbino 8,9 y dos autobuses eléctricos de 12 metros circularán por las inmediaciones de Bilbao, en el País Vasco.

AUTOS GONZÁLEZ APUESTA POR LOS VEHÍCULOS ISUZU

El operador de Orense ha recibido 3 unidades ISUZU del modelo VI-SIGO de 9,7 m por parte de Mobility Bus, Distribuidor Oficial de la marca en la Península Ibérica. Se han equipado con motor trasero de 320 Cv y caja de cambios automática ZF Ecolife.



EMPRESA GAVILANES ADQUIERE 4 AUTOCARES DE VOLVO E IRIZAR

Sus 4 nuevas unidades cuentan con chasis Volvo B11R 4X2 430CV y carrocería Irizar i6. Es una empresa familiar ourensana fundada en 1945 por el matrimonio Gavilanes-García, junto con sus cuatro hijos. En la actualidad, la empresa está dirigida por la segunda y tercera generación de José Gavilanes García, hijo mayor del matrimonio.

INDCAR ENTREGÓ DOS MINIBUSES IVECO AL AYUNTAMIENTO DE MORÓN DE LA FRONTERA

La población andaluza renovó flota con 2 Mobi City Urbano L8 para 37 plazas + C y equipados con USB y sistema anti incendios Fogmaker. Para mejorar la accesibilidad tienen sistema de guiado óptico y acústico para invidentes o con problemas de audición.



AGARBUS VUELVE A APOSTAR POR OTOKAR CON SOMAUTO

Agarbus tiene una flota de 15 vehículos, entre ellos el Vectio T adquirido en 2017 y el Navigo T adaptado para PMR, adquirido recientemente. La empresa familiar de Leganés (Madrid), Autocares Agarbus, fue fundada hace más de 50 años por Alfonso García.



PRIMERA UNIDAD DEL MODELO TEMSA PRESTIJ SX EN NUESTRO PAÍS

Marín Ayala, nuevo distribuidor de TEMSA en España, entrega la primera unidad del minibus Prestij SX a la empresa salmantina VIAGON Autocares en las instalaciones de STV, taller colaborador de la marca en Madrid. Es un vehículo de 29 plazas + C en Clase III con mecánica Mitsubishi FUSO y consumo muy reducido.



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 llevárselas. Columnas en Madrid. Móvil: 681.38.96.52



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

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

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

AUTODISTRIBUCIÓN ILLIBERIS, S.L.
Carretera de Madrid Km 425 19210 Pelgros (Granada) T. +34 958 466 164



¡ENHORABUENA!

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

#premiosnacionalesdeltransporte



PATROCINADORES:

ACTIA®

AEC GROUP

AUDIO.BUS

BQB Technology

BUS matick

dt Spare Parts

EMARKiel

HANOVER

Hidral Gobel

hispacold

masats

Webasto

CALLES INTELIGENTES

Una innovación exclusiva de Volvo Buses



En Volvo Buses tenemos un objetivo claro: ofrecer un **transporte seguro, limpio y eficiente**. Queremos crear hoy las ciudades del futuro, libres de atascos, emisiones y ruido, y por eso hemos desarrollado nuestro **Sistema de Gestión de Zonas**. Para nuestros vehículos híbridos y eléctricos podemos definir zonas de **seguridad**, de **control medioambiental** o de **silencio** y **cambiar automáticamente los parámetros a bordo del vehículo cuando entra en cada una de ellas**. Un sistema exclusivo de Volvo que transforma las ciudades creando calles inteligentes.

Los servicios automatizados ayudan a hacer frente a la creciente complejidad y densidad del tráfico aportando inteligencia y funcionalidad a los vehículos, lo que se traduce en **mayor comodidad, bienestar y seguridad para los ciudadanos**.



VOLVO 7900 ELECTRIC
VOLVO 7900 S-CHARGE Y ARTICULADO

Volvo Buses. Driving quality of life

