

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

Año 28. #282.
Abril 2022

www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

NUEVAS MEDIDAS DEL GOBIERNO PARA APOYAR AL SECTOR



ESPECIAL TRANSPORTE URBANO

- Reportaje: Grupo Chapín amplía flota • Entrevista: Stephanie Comere, Directora de GIE Objectif Transport Public •
- Producto: Solaris, a la vanguardia de la movilidad •
- Nuevos Irizar i4 y Scania Interlink •

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





LOS PROBLEMAS SE ACELERAN



Luis Gómez-Llorente
Director de Viajeros

Hay momentos en los que la vida parece detenerse y el más mínimo problema perturba la paz, como si fuera el sonido de un mosquito que nos ronda cuando dormimos. En otras ocasiones, hay tantos frentes abiertos que lo que nos llama la atención es algún pequeño momento de tranquilidad.

Por muy increíble que parezca, ya nadie habla de pandemia a pesar de que sus devastadores efectos siguen afectando a sectores como el de la movilidad. A esa cuestión se suman otros problemas, que siguen creciendo como si tuvieran vida propia.

Los operadores de transporte de viajeros siguen arrastrando las pérdidas que les causaron las medidas mundiales para frenar la expansión del virus Covid-19. Se han abierto líneas de ayudas de diferentes tipos, se han dado prórrogas a los créditos pendientes, pero todavía son muchos empresarios del sector del autobús los que consideran que no ha sido suficiente y que ese apoyo no ha llegado a todos los segmentos por igual, ni tampoco ha habido diferencias en ese sentido en función de la comunidad autónoma.

Y cuando parecía que, al menos, la movilidad comenzaba a regresar y se tenía puesta la esperanza en la temporada alta del turismo, llegó la guerra en Ucrania, que ha desestabilizado todavía más los precios de los combustibles y las materias primas.

El Gobierno ha puesto encima de la mesa medidas para ayudar a aminorar este nuevo golpe para los transportistas. Pero, nuevamente, una parte del sector cree que no es suficiente.

A la bajada de unos céntimos en el precio del gasoil se sumaron las ayudas directas de hasta 950 euros por autobús. Sin embargo, el segmento urbano ha quedado fuera de esta subvención, aunque en la mesa de negociación del CNTC se acordó que también estaría incluido. Precisamente el sector del transporte urbano requiere ahora mismo grandes inversiones para poder ofrecer un servicio, no sólo de calidad sino totalmente seguro para evitar repuntes y recuperar la confianza del usuario, que aún no ha vuelto al cien por cien. Por otra parte, las exigencias medioambientales y tecnológicas son las más exigentes en este segmento. Las flotas deben transformarse con vehículos cero emisiones y, de momento, suponen un mayor presupuesto para su compra.

Está cerca, al menos, la esperada Ley de Movilidad, de la que ya existe anteproyecto y que debe recoger un marco estable de financiación para el transporte colectivo. Pero, nuevamente, empresas del discrecional, tras leer el documento, se sienten decepcionadas porque consideran que se las ha olvidado.

En un entorno así, cualquier buena noticia resulta como un rayo de sol que atraviesa la tormenta.



03



06



12



14



20



24



26



27



28

03 EDITORIAL

Los problemas se aceleran

14 ESPECIAL

Transporte urbano: el reto de financiar la transición ecológica

26 PRODUCTO

Scania lanza su nuevo Interlink

06 EN PORTADA

Descuentos en el combustible y ayudas directas por cada autobús

20 PRODUCTO

Vectalia prueba el autobús eléctrico articulado MAN Lion's City 18 E

27 PRODUCTO

Nueva generación del Irizar i4

12 ENTREVISTA

Stephanie Comere, Directora de GIE Objectif transport public

24 REPORTAJE

Solaris, a la vanguardia de la electromovilidad

28 REPORTAJE

VDL presenta su estrategia y alianzas en España

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

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



30 REPORTAJE

ZF lanza su nueva transmisión
EcoLife CoachLine

32 ASOCIACIONES

Asamblea de Representantes de ANETRA

34 CONGRESO

I Congreso de pymes de DIREBUS España

AYUDAS Y BONIFICACIONES AL GASOIL

SE APRUEBA UNA BONIFICACIÓN DEL GASOIL Y 450 MILLONES DE AYUDA PARA EL SECTOR

ESTA BONIFICACIÓN SERÁ DE 20 CÉNTIMOS POR LITRO Y EN CUANTO A LAS AYUDAS, EN EL CASO DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA, ALCANZARÁN LOS 950 EUROS POR AUTOBÚS

Estos acuerdos alcanzados se recogen en el Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania.

La ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, anunció, tras el acuerdo con los representantes de los Departamentos de Mercancías y Viajeros del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC), que el Gobierno bonificará a los transportistas con 20 céntimos de euro por litro o kilo de combustible, de los que 15 céntimos saldrán del presupuesto público y 5 céntimos serán soportados por los operadores de productos petrolíferos, y que se aplicará a gasóleo, gasolina, gas y adblue.

Se pueden distinguir dos bloques de medidas. Dentro del primer grupo se incluye la citada bonificación al com-

bustible que recibirán las empresas de transporte y cuyo acuerdo incluye la previsión de que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) ejerza un seguimiento de su implantación. En el segundo bloque encontramos las ayudas directas al sector del transporte por carretera.

PRIMER BLOQUE DE MEDIDAS

- Reducir de manera inmediata el precio de los combustibles usados por los transportistas.
- Apoyar de forma rápida y decidida a las empresas del sector, incluyendo líneas de ayuda directa y mecanismos que garanticen la liquidez de las mismas.
- Medidas sociales dirigidas a garantizar protección social para los autónomos
- Medidas que sigan avanzando para reequilibrar las asimetrías existentes entre los actores del sector del transporte de mercancías por carretera, para mejorar la posición y competitividad de este sector

SEGUNDO BLOQUE DE MEDIDAS

- Ayudas directas por un importe de 450 millones de euros para las empresas de transporte de mercancías y de pasajeros en función del tipo de vehículo. La cuantía será 1.250 euros por camión, 950 por autobús, 500 por furgoneta y 300 por vehículo ligero (taxis, VTC y ambulancias).



REFORZAR LA LIQUIDEZ DEL SECTOR

El documento incluye además una nueva medida adicional a las acordadas con el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC), que recoge un aplazamiento en el pago de cotizaciones sociales, con objeto de reforzar la liquidez al sector.

También se avanza una nueva línea de avales de 10.000 millones de euros por cuenta del Estado para empresas y autónomos y se prevé la ampliación del vencimiento de los avales otorgados por la Administración General del Estado o por cuenta del Estado.

DOBLAR LAS AYUDAS AL ABANDONO DE LA PROFESIÓN

Dentro del conjunto de medidas sociales, dirigidas a garantizar la protección social para los autónomos, se duplicará la dotación presupuestaria de las ayudas al abandono de la profesión de transportista, al pasar de 10 a 20 millones de euros en 2022.

Desde el Mitma se indica que el sector del transporte por carretera se caracteriza por la existencia de un número importante de profesionales de edad elevada para este tipo de trabajo, con carencia de recursos para el abandono de la actividad antes de cumplir 65 años. Esta situación supone una incidencia social para la que el Ministerio destina una importante partida presupuestaria, con ayudas por autónomo de 30.000 euros y que, gracias al acuerdo alcanzado, duplicará dichas cuantías para ayudar así a un mayor número de autónomos a poder afrontar el abandono de la actividad.

Dentro del conjunto de medidas dirigidas para reequilibrar las asimetrías existentes entre los actores del sector del transporte de mercancías por carretera, y así mejorar la posición y competitividad de este sector, se ha acordado acelerar uno de los com-

- Se incluirá una ampliación de plazo de vencimiento de los créditos avalados por el ICO hasta 8-10 años, y una ampliación del período de carencia de los créditos avalados por el ICO de 6 meses, como medida de aplicación inmediata.
- Se establecerá una nueva línea de créditos al sector avalados por el ICO con 12 meses de carencia.
- Se establecerá la devolución mensual del combustible profesional desde abril, frente al período trimestral vigente actualmente, y puesta en marcha de un sistema de devolución anticipada mensual con regularización anual.

ESTAS DOS MEDIDAS SUPONDRÁN UNA INYECCIÓN DE MÁS DE 1.000 MILLONES DE EUROS



DIRECCIÓN Urbino 15 LE electric

El nuevo suburbano eléctrico

Solaris Bus Ibérica, S.L.

Avenida de Castilla,
1 (Pol. Industrial Las Fronteras)
28830 San Fernando de Henares (Madrid) España
+34 912 279 199, info.E@solarisbus.com

LAS ASOCIACIONES DEL SECTOR COINCIDEN EN LA NECESIDAD DE INCLUIR CLÁUSULAS DE REVISIÓN DE TARIFAS EN LOS CONTRATOS CON LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS EN TODO TIPO DE SERVICIOS

promisos adoptado el pasado mes de diciembre, de tal forma que antes del 31 de julio, Mitma presentará al CNTC un texto de proyecto de ley para aplicar al sector del transporte de mercancías por carretera los principios de la Ley de la Cadena Alimentaria, para asegurar una utilización justa de la subcontratación y la rentabilidad del trabajo en el sector para, posteriormente, presentarlo al Consejo de Ministros.

LA VALORACIÓN POR PARTE DEL SECTOR



Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS, ha señalado a la revista Viajeros que “puesto que el Real Decreto-ley forma parte de un acuerdo alcanzado con la CNTC, recoge buenas medidas pero son insuficientes. Son ayudas puntuales para aminorar los efectos de la grave situación que atraviesa el sector, pero aún tardaremos en salir de ella. Al menos aligera el problema con el precio del gasoil que ya se arrastraba desde el año pasado”. Aunque con matices, ha valorado positivamente la mayoría de las medidas recogidas por el Gobierno en esta normativa. “No es suficiente pero es un buen acuerdo y la mayoría de esas medidas van a beneficiar especialmente a las pymes, que son las que más han sufrido”. En lo que se refiere a las ayudas directas de 450 millones de euros (950 euros por autobús), afirma que “las empresas tienen el límite de 400.000 euros para recibir estas ayudas y por encima de 421 vehículos, no van a recibir más por cada autobús adicional de su flota”. Ha valorado también positivamente la inclusión de una medida que no se había pactado en las reuniones mantenidas, el aplazamiento en el pago de cotizaciones sociales. “Esta es una buena medida que va a ayudar a mejorar la tesorería de las empresas, al igual que la devolución mensual del gasóleo profesional, en lugar de trimestralmente”. Además, ha destacado la importancia

de la ampliación de seis meses de la carencia de los créditos ICO y la ampliación del plazo de vencimiento de los créditos avalados por el ICO hasta 8-10 años o la creación de una nueva línea ICO con un periodo de carencia de 12 meses, que también permitirá la refinanciación de la deuda de la empresa.

Una de las mayores críticas que Barbadillo hace al documento es que “se ha dejado fuera de estas medidas al transporte urbano, a pesar de que en todo momento se habló de que llegaran a todos los segmentos. De este modo, han quedado fuera de estas ayudas alrededor de 11.000 vehículos”. También ha indicado que “estas medidas solo son para paliar el problema energético, pero además sería necesario crear un nuevo Fondo Covid para subsanar las consecuencias de la pandemia en un sector que aún sigue muy afectado”. Por otro lado, se ha referido a la importancia de incluir mecanismos extraordinarios de revisión de las tarifas en todos los contratos de transporte con las administraciones públicas, tanto para servicios regulares como escolares, viajes del Imserso... “Ya se ha hecho en los contratos públicos de obras a través del Real Decreto-ley 3/2022. ¿Por qué no para los contratos de servicios públicos de transporte?”.



Desde ANETRA se indica que las medidas que han sido adoptadas por el Gobierno para paliar la escalada de los precios de los carburantes, como son la bonificación de 20 céntimos de euro por litro o kilo de combustible, así como las ayudas directas firmadas por el MITMA de 950 euros por autobús a las empresas, “no convienen” a la Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares (ANETRA). Desde esta asociación, la más importante del transporte discrecional de viajeros por carretera, se valora, positivamente, el esfuerzo realizado por la Administración, pero en cuanto al incremento de costes se refiere, “el impacto de esta subida supone para las empresas aumentar el coste de carburante en 10.000 euros al año por autocar”.



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

Para ANETRA, las medidas que ha adoptado el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, (MITMA), van a suponer para los primeros seis meses del año, una minoración del gasto por combustible de 1.850 euros, lo que supone que las Pymes deben seguir asumiendo 3.150 euros de incremento de coste directo por autocar solo el primer semestre, con contratos públicos ya firmados, y sin revisión de precios por causas excepcionales. Por ello, desde la asociación se considera que los contratos de transporte de viajeros con precios fijados en un mercado estable, se han convertido en “un lastre para las empresas”, que están obligadas a seguir prestando los servicios sin posibilidad de poder repercutir estos costes desorbitados en sus contratos.

Lo que sí se considera positivo y se observa como avance, es la ampliación de plazo de vencimiento de los créditos avalados por el ICO hasta 8-10 años, y una ampliación de carencia de los créditos avalados por el ICO de seis meses, como medida de aplicación inmediata. Así mismo se va a establecer una nueva línea de créditos avalados con 12 meses de carencia.



Desde **DIREBUS España**, nos indican que en cuanto a la ampliación seis meses más del plazo de carencia de los ICOS existentes, “es una buena noticia, a expensas que las entidades bancarias admitan lo que es su obligación de aceptarlas cuando nuestro empresario vaya a solicitarlos. No obstante, el plazo se queda corto, ya que DIREBUS ESPAÑA ya solicitó al Gobierno de España a finales del año pasado que dicho plazo fuera durante todo este año 2022”.

Sobre el fondo de 450 millones de euros para otorgar ayudas directas a las empresas del transporte, afirman que “ese es el problema, que hay vehículos, empresas y subsectores dentro del transporte de viajeros que ya han recibido ayudas por reequilibrio económico, que ahora recibirán estas también, mientras que las PYMES del transporte discrecional no han recibido ayudas directas por su propia idiosincrasia, por lo que no hay una igualdad dentro del propio sector.

AUNQUE EN LA MESA DE NEGOCIACIÓN ENTRE EL MITMA Y EL CNTC, LAS AYUDAS DIRECTAS LLEGARÍAN A TODOS, FINALMENTE EL SEGMENTO URBANO SE QUEDA FUERA



Reunión del CNTC y el MITMA para acordar las medidas de ayuda al sector

Más profundas son las diferencias cuando los vehículos que realizan transporte regular que han recibido ayudas por el reequilibrio económico prestan servicios regulares de uso especial”.

En cuanto a la devolución mensual del impuesto sobre hidrocarburos (gasóleo profesional), señalan que “DIREBUS ESPAÑA ya lo solicitó al Gobierno de España a finales del año pasado para aumentar la liquidez de las PYMES del sector. Por lo tanto, esperamos su regulación y puesta en práctica lo antes posible”. La bonificación de 20 céntimos, finalmente generalizada para todo consumidor sea particular o profesional, “se queda corta en nuestro sector ya que la medida transitoria que se necesitaba era una rebaja sustancial de la pata impositiva del combustible”.

Finalmente, al referirse al compromiso por el Gobierno de España de que por ley se trabaje en el transporte con precios justos, manifiestan que “como en tantas otras ocasiones, es una medida lograda por el departamento de mercancías del Comité Nacional. Desde DIREBUS ESPAÑA, trabajaremos impulsar una parecida referente a la contratación administrativa de transporte de viajeros por carretera que fije entre sus condiciones la variación de los precios en función de subidas en los precios de los combustibles”.

EL ÚNICO SEGMENTO QUE HA QUEDADO FUERA ES EL URBANO

Miguel Ruiz, presidente de ATUC, ha manifestado que “sin el apoyo acordado, es imprescindible poner en marcha un fondo de rescate finalista, como el aprobado en 2020, dirigido a los ayuntamientos para cubrir el déficit del transporte urbano colectivo. Está en juego la continuidad del servicio público del transporte que garantiza la movilidad de los ciudadanos de manera inclusiva y sostenible. Múltiples concesiones de transporte público de nuestro país corren verdadero peligro de desaparecer”.



Sobre esta y otras cuestiones relativas al transporte urbano, hablaremos a continuación en un especial dedicado a este segmento.



Afrontar los retos medioambientales del futuro.

Otokar responde a los nuevos retos de la movilidad urbana e interurbana con soluciones energéticas alternativas.



100% eléctrico

e-KENT C electricDRIVE



Gas natural

KENT C CNG

Estándar y articulado



Gas natural

TERRITO U CNG



SOMAUTO

Distribuidor en España y Andorra
Avda. De Córdoba, 13 Nave 6 Pol. Ind. La Carrehuela - 28343 Valdemoro (Madrid)
Tél : +34918954301

Otokar



“ESTA CRISIS NOS HA DEMOSTRADO QUE DEBEMOS SER ÁGILES Y ADAPTABLES”

STEPHANIE COMERE, DIRECTORA DE GIE OBJECTIF TRANSPORT PUBLIC

LA EUROPEAN MOBILITY EXPO REGRESA EN FORMATO PRESENCIAL AL CENTRO DE EXHIBICIONES PORTE DE VERSAILLES DEL 7 AL 9 DE JUNIO DE 2022

Cómo esperan que sea en cifras la feria (metros cuadrados, pabellones, expositores, número de países participantes...)?

Como todos los organizadores de ferias, estamos encantados de poder celebrar nuestro salón de forma presencial después de dos años difíciles para el sector de los eventos. La movilidad es un sector en constante evolución, por lo que los profesionales están muy motivados y con muchas ganas de debatir y presentar sus novedades ante los 11.000 participantes esperados. EuMo 2022 ocupará el pabellón 4 por primera vez, con una superficie de 20 000 m², y dará la bienvenida a cerca de 220 expositores de una docena de países, incluidos países europeos como Alemania, España, Italia, Países Bajos, pero también de fuera de Europa con representantes de China, Suecia, Israel, etc. Se expondrán los últimos vehículos de Iveco-Heuliez, Evobus, Scania, Bluebus, Otokar, Van Hool, Solaris, etc.

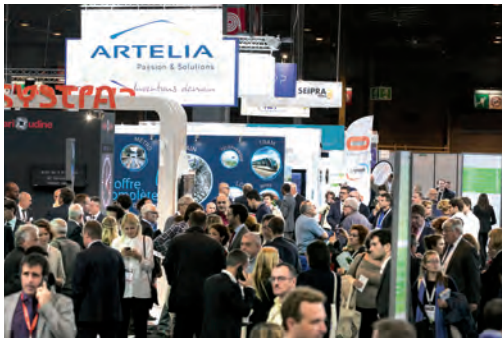
¿Qué ofrecerá European Mobility Expo en esta edición de 2022?

En primer lugar, ¡un amplio espacio de exposiciones y conferencias! ¡Pero EuMo 2022 también incluye muchos eventos que marcarán estos tres días! Los European Mobility Talents tienen como objetivo destacar a los profesionales del sector. ¡Todos los profesionales del sector están invitados a participar! El Smart Moove Challenge puede ser un verdadero trampolín para los jóvenes europeos, presentarse en París frente a un jurado de expertos es una gran oportunidad. La start-up vencedora ganará un stand gratuito para 2024 y 10.000€. El Bus d'or: una gran reunión de conductores de autobuses que compiten de manera amistosa en torno a desafíos técnicos. El Paseo de la Innovación, que presentará en detalle las novedades de los doce expositores finalistas a los trofeos de innovación. Las visitas técnicas ofrecen continuar la visita al salón "fuera de los muros" y permitirán a los visitantes acceder a lugares que habitualmente son inaccesibles. Un espacio de Start-ups y un espacio dedicado a la Movilidad Activa completarán la exposición. Como puede ver, ¡se ofrecerán muchas novedades! Toda la información está disponible en la web de la exposición: www.eumo-expo.com



¿Qué novedades veremos?

Una parte importante de la innovación se refiere a la descarbonización de la flota de vehículos. De



EUMO 2022 OCUPARÁ EL PABELLÓN 4 POR PRIMERA VEZ, CON UNA SUPERFICIE DE 20 000 M², Y DARÁ LA BIENVENIDA A CERCA DE 220 EXPOSITORES DE UNA DOCENA DE PAÍSES. SE ESPERAN MÁS DE 11.000 PARTICIPANTES

hecho, la crisis ecológica y la necesidad de reducir la huella de carbono de nuestros viajes están empujando a los actores del sector a desarrollar energías alternativas al diésel: biocombustible, vehículo híbrido, tren de hidrógeno, tren de baterías o tren de biogás. El desarrollo de la tecnología digital, la inteligencia artificial y el big data tienen su hueco en el salón: novedades en materia de ticketing, información al pasajero, MaaS, mantenimiento predictivo... estarán en la agenda.

También vamos a innovar en la forma. Por primera vez, EuMo 2022 transmitirá todas sus conferencias y discursos de los expositores en vivo (en francés e inglés). Todo el contenido será accesible de forma gratuita para todos los visitantes y también estará disponible para reproducirlo.

¿Habrá algún tipo de requisitos sanitarios anti covid para asistir?

No, en esta fecha, las exposiciones en Francia no están sujetas a ninguna restricción sanitaria, ni a respetar el gálibo máximo ni a la presentación de un pase sanitario en la entrada. Durante nuestros Encuentros Nacionales de Transporte Público en septiembre de 2021, implementamos y seguimos un protocolo de recepción de visitantes muy estricto. Además, si las normas sanitarias volvieran a endurecerse, estaremos preparados para volver a poner en marcha este protocolo.

¿Cree que la crisis del coronavirus dejará huella en los hábitos de movilidad?

Esta crisis nos ha demostrado que debemos ser ágiles y adaptables en todos los ámbitos, especialmente en la movilidad. Varias tendencias, hasta ahora en pañales, se han acelerado enormemente con la crisis sanitaria. Esta última ha trastornado, colectiva e individualmente, nuestra forma de pensar sobre nuestros movimientos. En los últimos dos años, los viajeros también han recurrido a soluciones alternativas (bicicletas, patinetes, coches, etc.) que deben considerarse como un modo complementario al transporte público, para ralentizar el uso del coche privado.

¿Cuáles cree que son los retos inmediatos para la movilidad?

¡El cambio climático es un problema importante! Este es un tema que nos concierne a todos. ¡La vida de

las generaciones futuras depende de los comportamientos que decidamos adoptar hoy! Con una población mundial cada vez más móvil, los modos de viaje deben estar en el centro de las preocupaciones. Los expositores y conferencistas están ahí para brindar soluciones y estimular el debate, ¡por eso es importante venir y conocerlos en EuMo 2022!

¿Qué hace diferente a European Mobility Expo del resto de las ferias sectoriales?

El posicionamiento de EuMo Expo es claro: reunir en un mismo lugar una oferta general del sector de la movilidad para profesionales que buscan soluciones y asesoramiento y ofrecer jornadas que generen debate.

En la parte expositiva, por supuesto, estarán presentes los líderes mundiales en movilidad, como Transdev, SNCF Voyageurs, RATP Group, Keolis, etc. Nuevas marcas se unirán a nosotros: Switch Mobility, Ebusco, Knorr Bremse, etc.

Con las conferencias (traducidas al inglés), los visitantes podrán conocer los grandes temas que se avecinan: Pacto Verde Europeo, paquete "Fit for 55", revisión del reglamento TEN-T, directiva ITS, etc. Las iniciativas europeas en el campo del transporte son numerosas y cubren una gran variedad de campos. Hay mucho en juego, ya que se trata en particular de preservar el medio ambiente y combatir el cambio climático. Cuestiones que nos preocupan a todos y a las que EuMo intentará dar respuesta.

¿Por qué recomendaría asistir a esta feria a nuestros lectores en España?

Porque más allá de ser una feria de negocios, European Mobility Expo es también un lugar de descubrimientos, intercambios y encuentros, a escala europea. Este evento ofrece a todos los profesionales de la movilidad una gran oportunidad para reencontrarse, en un ambiente agradable y positivo, después de dos años difíciles. Invito a todos sus lectores a suscribirse, a través del código qr que acompaña este texto, al boletín de la feria para estar informados de las novedades del salón.





EL TRANSPORTE URBANO NECESITARÁ FINANCIACIÓN

LOS GRANDES RETOS MEDIOAMBIENTALES Y DIGITALES SUPONDRÁN GRAN INVERSIÓN

POR UN LADO, EL SEGMENTO ESPERA CON MUCHAS GANAS LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE LA QUE YA SE CONOCE SU ANTEPROYECTO, Y QUE DARÁ MÁS ESTABILIDAD FINANCIERA AL TRANSPORTE URBANO. POR OTRO LADO, EL AUTOBÚS QUEDA FUERA DE LAS AYUDAS DEL GOBIERNO PARA AFRONTAR LA CRISIS OCASIONADA POR EL CONFLICTO EN UCRANIA

Según un estudio presentado por IFS, empresa que desarrolla y ofrece software para empresas, “en España, según datos de las asociaciones ecologistas el 74% de los modos de transporte colectivo son sostenibles, pero no eficientes. Esto se debe a que siguen produciendo un nivel de CO2 más alto del permitido por la OMS. Según el Inventario Nacional de GIE de 2021, el transporte consume hasta el 29% de los procesos energéticos y sigue dependiendo de los combustibles fósiles. Además, se estima que los costes de mantenimiento y gestión cubren un 7% del PIB. A pesar de que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible está modernizando la infraestructura y ha escogido la electricidad como fuente principal de alimentación, el transporte público sigue siendo ineficiente. Un buen ejemplo de la correcta gestión de transporte público son países del norte de Europa, entre los que destaca Noruega, donde se están introduciendo tecnologías de vanguardia para mejorar la calidad y generar el menor impacto climático posible.”

Para lograr esa eficiencia es necesario implementar tecnología y una gestión adaptada a los nuevos vehículos limpios. Sin embargo, todo ello requiere una estabilidad de financiación que hasta el momento ha sido complicado tener. La gran esperanza está puesta en la nueva Ley de Movilidad.

PRESENTADO EL ANTEPROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

La nueva ley pretende constituir el marco normativo que permitirá que las políticas públicas de transporte y movilidad respondan mejor a las necesidades reales de los ciudadanos y a los retos del siglo XXI. La futura norma promueve una movilidad limpia y saludable entendida como un derecho social, que apuesta por un sistema de transporte digital e innovador y por invertir mejor. Entre otros puntos, la Ley insta el Sistema Nacional de Movilidad.

El pasado 1 de marzo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) presentó el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible al Consejo de Ministros para su toma en consideración en primera lectura. Tras este primer visto bueno, el Ministerio inició la tramitación del texto articulado con la apertura del trámite de audiencia e información pública. El Anteproyecto de Ley se publicará, así, en la página web de Mitma para que los ciudadanos y agentes interesados puedan consultarla y, en su caso, realizar aportaciones. También se solicitarán los



informes preceptivos y demás procedimientos previos para la elaboración del texto final, que se elevará de nuevo a Consejo de Ministros para su aprobación y posterior remisión a las Cortes Generales como proyecto de Ley.

ATUC EXIGE MEDIDAS DE APOYO

El Plan de respuesta a las consecuencias de la guerra de Ucrania aprobado por el Gobierno excluye al transporte público urbano de las ayudas previstas al transporte. El transporte público urbano, pese a estar representado en el Comité Nacional de Transporte por Carretera que alcanzó un acuerdo con el Gobierno para minorar los efectos de los precios energéticos, finalmente ha quedado excluido de las ayudas de recuperación anunciado recientemente.

ATUC exige un fondo de rescate finalista para el transporte urbano colectivo como el aprobado en 2020 frente al Covid.

La Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos, ATUC, en el que están representadas las empresas públicas y privadas que prestan sus servicios de autobús, metro, tranvía y ferrocarril en los ámbitos urbano y metropolitano de las ciudades españolas, ha conocido la exclusión de estos servicios en el paquete de ayudas aprobada por el Gobierno para minorar los efectos de los precios energéticos.

Estas ayudas a los transportes por carretera que se han publicado en el BOE, están acordadas en las negociaciones del 23 de marzo entre el Gobierno y el Comité Nacional de Transporte por Carretera del que ATUC forma parte. Sin embargo, en él se establecía que los beneficiarios de estas ayudas serían todas las secciones incluidas en el Comité.

El Plan de respuesta a las consecuencias de la guerra de Ucrania publicado, excluye de estas ayudas acordadas al transporte público urbano y dejan fuera a empresas públicas y privadas que están sufriendo los extraordinarios incrementos de los precios energéticos.

Estas empresas se encuentran muy dañadas tanto por los costes energéticos como por las consecuencias que se arrastran desde hace dos años de la pandemia del Covid-19. El sobrecoste previsto para el transporte público urbano y metropolitano alcanza los 1.367 millones de euros en 2022.

En el ámbito del transporte ferroviario, ATUC continúa exigiendo una asimilación a las industrias electrointensivas para que pueda hacer frente al extraordinario incremento de precios de la energía eléctrica, que ha disparado los costes de los sistemas de transporte más del 400%.



¿SABES TODO LO QUE OFRECE UN MINIBÚS SOSTENIBLE AL TRANSPORTE URBANO Y METROPOLITANO DE TU CIUDAD?

MAYOR ACCESIBILIDAD A CALLES ESTRECHAS

MOBILIDAD A DEMANDA Y PARA ZONAS DE BAJA DENSIDAD DE POBLACIÓN

MOTORES A GAS: MENOS EMISIONES Y MENOS RUIDO



INDCAR



Descubre la gama más amplia de minibuses en: www.indcar.es



RUBIOCAR OFRECE TRASPORTE A LA DEMANDA

REALIZARÁ ESTE SERVICIO EN CUENCA CON LA TECNOLOGÍA DE MUFMI

CON 10 MICROBUSES, RUBIOCAR CONECTARÁ 72 MUNICIPIOS Y 128 NÚCLEOS DE POBLACIÓN DE UNA SUPERFICIE DE 4.917 KILÓMETROS CUADRADOS

En el camino de la eficiencia del transporte público llegan soluciones como el transporte a la demanda, especialmente interesante en zonas rurales. Rubiocar ha puesto en marcha este tipo de servicio en la provincia de Cuenca. Se pres- tará de lunes a viernes desde nueve de la mañana hasta las dos de la tarde. Hasta 10 microbuses lanzadera apoyarán con este servicio a las líneas regulares ya existentes en la zona.

Este servicio, operado por Rubiocar, contará con el apoyo tecnológico de ioki, el desarrollador de la aplicación Rubiocar + y el sistema operativo del proyecto. El algoritmo de ioki agrupa las peticiones y mejora así de forma sostenible el transporte en las zonas rurales. Para solicitar el servicio, los usuarios tendrán dos opciones:

Por un lado se estrenará la aplicación Rubiocar + para usuarios de Android y Apple que permitirá introducir tus datos de viaje y los horarios. La reserva podrá hacerse hasta una hora antes de la apertura del servicio a través de esta aplicación.

La otra opción será solicitar el servicio por teléfono a través del call center. Esta opción podrá realizarse hasta el día anterior a las 6 de la tarde. Después, el algoritmo desarrollado por Mufmi adaptará tu viaje y los de los demás usuarios de

la zona que lo soliciten a un horario común que permita unir con mayor eficiencia trayectos para evitar emisiones innecesarias.

EL PROYECTO EN LA ZONA DE LA SERRANÍA ALTA Y ALCARRIA CONQUENSE

El servicio ha sido impulsado por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Se trata de una gran apuesta contra la despoblación y por la conectividad de las áreas rurales, para garantizar su derecho a la movilidad.

Nacho Hernando, consejero de Fomento de Castilla-La Mancha, afirmó que "en nuestra comunidad es muy importante crear una red de transporte fuerte, que sea capaz de llegar a todos los vecinos, también a las zonas con poca densidad de población. Este innovador modelo de movilidad fomentará la movilidad de las personas y, por tanto, el desarrollo económico."

"Esta es la mejor fórmula para lograr varios objetivos: mejorar la disponibilidad del servicio sin incrementar costes, conectar nuevas zonas a la red troncal de transporte público, así como permitir el desarrollo de nuevos modelos de movilidad basados en las tecnologías digitales. Nuestro sistema permite aumentar la movilidad de las personas, reduciendo el tráfico de coches particulares", apuntó Rainer Uphoff, responsable de MUFMI.



EL IMPARABLE AVANCE DE LA ELECTROMOVILIDAD

PROPULSIÓN HÍBRIDA, ELÉCTRICA Y DE HIDRÓGENO EN LAS FLOTAS URBANAS ESPAÑOLAS

EN LOS ÚLTIMOS AÑOS HEMOS VISTO COMO SE NORMALIZA LA COMPRA DE VEHÍCULOS ELECTRIFICADOS EN LOS CONCURSOS DE TRANSPORTE URBANO Y TAMBIÉN EN LAS FLOTAS PRIVADAS QUE PRESTAN ESTE SERVICIO

Vemos algunas de las más destacadas del último año aunque sabemos que nos son todas las que ha habido y que otras muchas entregas similares ya han sido publicadas en la revista Viajeros.

EMT VALENCIA INCORPORÓ 164 CITARO HYBRID

El pasado verano de 2021 terminaron de llegar las últimas de las 164 unidades Mercedes-Benz Citaro Hybrid de 12 metros que comenzaron a entregarse en 2020. El primer lote fue de 75 autobuses, en febrero del año pasado llegaron 21 más, y el resto en verano.



ALSA RENOVÓ CON 10 HÍBRIDOS DAIMLER LA FLOTA URBANA DE CARTAGENA

En el verano de 2021, Alsa, operador que gestiona el transporte urbano de la ciudad murciana de Cartagena, adquirió 10 nuevas unidades, todas ellas de propulsión híbrida, lo que suponía la quinta parte de la flota total de la ciudad. Eran 9 unidades con capacidad para 83 pasajeros (uno de ellos en silla de ruedas y 25 sentados) y otra unidad con capacidad de hasta 96 pasajeros (dos de ellos en silla de ruedas y 25 sentados).



MOVENTIA SUMA A LA FLOTA DEL TUC DE PAMPLONA 10 HÍBRIDOS ARTICULADOS DE MAN

También el pasado julio, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona presentó los 10 nuevos autobuses híbridos que llegaron a la flota del Transporte Urbano Comarcal, operado por Moventia. Los 10 nuevos vehículos eran articulados, con 18 metros de longitud, de la marca MAN, Modelo 'Lions's City 19C EfficientHybrid'. La capacidad de cada vehículo es de 141 plazas en total (38 de ellas sentadas más 2 sillas de ruedas). Con esta incorporación, TUC contaba con 66 vehículos híbridos y 6 eléctricos, lo que supone que el 45% de la flota son vehículos ambientalmente eficientes.



TRANVÍA DE CÁDIZ COMPRÓ 3 HÍBRIDOS VOLVO

El año comenzaba con la llegada de 3 autobuses híbridos a Tranvía de Cádiz. El operador ha adquirido 3 unidades Volvo 7900 S-Charge de 12 metros, full Hybrids. Pueden arrancar y circular en modo 100%



eléctrico parte de la línea. Hablaremos más detenidamente de ello en próximos números de Viajeros.

TITSA ADQUIERE 115 NUEVOS AUTOBUSES HÍBRIDOS SCANIA

Pocos días antes del cierre de este número de Viajeros, el Consejo de Administración de la empresa de Transportes Interurbanos de Tenerife (Titsa) aprobó la compra de un total de 120 nuevos autobuses, de los cuales 115 unidades son Scania con propulsión híbrida. El modelo híbrido de Scania cuenta ya con casi 500 unidades vendidas en España en sus versiones de clase II, tanto low entry como piso elevado y en 2 y 3 ejes.



LA FLOTA ECO Y CERO EMISIONES DE OVIEDO CRECIÓ CON 19 NUEVOS AUTOBUSES

A la puerta del otoño, TUA, la empresa de grupo Alsa que gestiona el transporte urbano de Oviedo, presentó un total de 19 autobuses Mercedes-Benz: 1 eCitaro, 16 Citaro Híbridos y 2 Sprinter City 75. El Mercedes-Benz eCitaro es 100% eléctrico y cuenta con baterías de estado sólido LMP (Lithium Metal Polymer). Estas 19 unidades suponen la renovación del 27% de su flota. Con esta incorporación, el 38% de sus autobuses de Oviedo son de categoría eco o cero emisiones.



AMB PRESENTÓ EL NUEVO AEROBUS CON HÍBRIDOS SCANIA-CASTROSUA Y ELÉCTRICOS KING LONG

En julio de 2021 entró en funcionamiento el nuevo servicio lanzadera que conecta Barcelona con el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, gestionado por una UTE de tres empresas adheridas a Monbus. Fue diseñado por el Área Metropolitana de Barcelona (AMB). Ha renovado su imagen y también la flota, que cuenta con 33 nuevos vehículos híbridos y eléctricos: 27 son híbridos Scania K 320 UB6x2*4



con carrocería Castrosua Magnus H de 15 m de longitud y los otros 6 son eléctricos puros de King Long modelo PE15 100% eléctrico de 14,69m de longitud.

BILBOBUS TIENE EN FLOTA EL PRIMER AUTOBÚS ELÉCTRICO DEL MODELO IRIZAR IE TRAM

Este nuevo Irizar ie tram, un autobús eléctrico cero emisiones con atributos estéticos de tranvía, es el primero de este modelo en sumarse a los 6 autobuses eléctricos ya existentes en la flota de Bilbao. El vehículo, de 12 metros de longitud, cuenta con 43 butacas, 2 zonas para silla de ruedas y 4 asientos PMR, y tiene una capacidad de hasta 75 pasajeros, lo que facilita la accesibilidad y permite una circulación fluida.



ALSA PONE EN CIRCULACIÓN EN MADRID EL PRIMER BUS ELÉCTRICO DE CERCANÍAS

Será el primer autobús 100% eléctrico Clase II que presta un servicio interurbano de cercanías en España. Este autobús de Solaris realizará el servicio en la línea entre Madrid capital y Tres Cantos del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid, con un recorrido de 22 km. Tiene una autonomía de más de 200 kilómetros. El compromiso de Alsa es que todos los autobuses urbanos que opera en España serán Cero Emisiones en el año 2035. Y en 2040 también los autocares de largo recorrido.



EN SERVICIO EN BARCELONA EL AUTOBÚS DE HIDRÓGENO DE TMB

Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB) pone en servicio el primer bus de hidrógeno en Barcelona. Circula en la línea X1 en el servicio semidirecto XPRESBus. El innovador vehículo de cero emisiones es



el primero de los ocho autobuses de 12 metros propulsados por pila de hidrógeno que están por llegar.

ALSA PONE EN MARCHA EL PRIMER AUTOBÚS DE HIDRÓGENO DE LA COMUNIDAD DE MADRID

En la imagen, facilitada por la Comunidad de Madrid, vemos el vehículo que da servicio real, no como prueba piloto, a la línea urbana 4 que circula por el municipio de Torrejón de Ardoz, de cuyo servicio urbano de autobuses es concesionaria la empresa Alsa. Tiene una autonomía de unos 400 km como mínimo y se recarga en un tiempo aproximado de nueve minutos.



PRÓXIMAS ENTREGAS YA ADJUDICADAS

EMT VALENCIA ADJUDICA 20 AUTOBUSES ELÉCTRICOS MAN

Esta primavera hemos sabido que el Consejo de Administración de EMT Valencia ha aprobado la adquisición de 20 autobuses eléctricos MAN. Estos autobuses, que llegarán a la EMT a principios del próximo año, están financiados por los fondos europeos Next Generation. Todos ellos son vehículos de propulsión eléctrica de 12 metros.

SOLARIS ENVIARÁ 5 AUTOBUSES DE HIDRÓGENO A MALLORCA

Solaris ha ganado la licitación de Palma de Mallorca, cuya EMT ha elegido el modelo Urbino 12 Hydrogen. Gracias al empleo de tecnologías avanzadas, garantiza una autonomía de hasta 350 km. El reabastecimiento de combustible toma solo unos minutos, lo que hace que el autobús sea muy fácil de manejar y brinda flexibilidad a los operadores de transporte local.



EL BAJO CONSUMO, EL SILENCIO Y LA SEGURIDAD.
HAY COSAS QUE MERECE LA PENA POTENCIAR

NUEVA GENERACIÓN **CITYWIDE**, EL BUS HÍBRIDO MÁS POTENTE DEL MERCADO.

El futuro del transporte urbano pasa por tecnologías más limpias y respetuosas. Pero también por reforzar su autonomía y capacidad. Por eso el Scania CityWide híbrido es el más potente de su clase, con 360 CV, a los que une ser el más bajo en consumo y emisiones, el que tiene menor ruido de pasada (R51-03) y su nuevo ADAS, el sistema de seguridad con asistencia al conductor más avanzado de la industria. Todo lo necesario para recorrer la ciudad una y otra vez, con el mínimo impacto.



En el centro de la imagen, Antonio Arias (Vectalia) con representantes de MAN, Álvaro Sáinz (a la izquierda) y Manuel Fraile (a la derecha).



VECTALIA PRUEBA EL LION'S CITY 18 E

EL OPERADOR YA HABÍA PROBADO LA VERSIÓN DE 12 METROS DE ESTE AUTOBÚS ELÉCTRICO

LA PRUEBA HA TENIDO LUGAR EN LAS LÍNEAS METROPOLITANAS DE LA ALCOYANA Y AHORA EN LAS LÍNEAS URBANAS DE ALICANTE CON MASATUSA, AMBAS EMPRESAS DEL GRUPO VECTALIA

Manuel Fraile, Director Comercial de Buses de MAN Truck & Bus Iberia, recordó en su presentación en Alicante que la marca ya puso en circulación un autobús eléctrico en 1970, primero en la ciudad de Coblenza y después en los Juegos Olímpicos de Munich en 1972. Entonces, las baterías iban instaladas en un remolque trasero y su autonomía daba para recorrer unos 50 Km.

Con ello, Fraile indica que la electromovilidad siempre ha estado presente en los retos de la marca. También es así dentro del grupo del que forma parte, Volkswagen, que representa "el 1,5% del PIB y el 1% de los puestos de trabajo (180.000 empleados) de nuestro país. En esa apuesta por la electrificación de la movilidad, el grupo va a invertir más de 2.000 millones de euros para la construcción de una factoría de baterías en Sagunto (Valencia).

Las sinergias entre todas las empresas del grupo ofrecen grandes posibilidades. La producción de esas baterías supondrá la creación de 3.000 puestos de trabajo directo. Por su parte, Traton (la empresa del grupo en la que se encuentran las compañías fabricantes de vehículos industriales, como MAN) va a invertir también 2.600 millones de euros para mejorar la electromovilidad. Otra empresa del grupo, RIO, aportará sus conocimientos en digitalización, muy necesaria para que la movilidad eléctrica despegue.

Manuel Fraile recordó también que la electromovilidad va a ser necesaria con seguridad si se analizan las megatendencias principales: cada vez más personas vivirán en las ciudades, se necesitará mejorar la calidad del aire y aumentar el espacio de uso público con las ZBE y el descenso de vehículos particulares. En ese proceso el transporte público deberá ser una alternativa real al coche, una opción limpia, sostenible, atractiva y cómoda. Y en eso se ha basado MAN para diseñar su nueva familia de autobuses eléctricos.

APUESTA POR LOS AUTOBUSES DE BATERÍA FRENTE A LA PILA DE HIDRÓGENO

Fraile aseguraba que actualmente, MAN apuesta por los autobuses con baterías frente a los de pila de

combustible debido a dos cuestiones: su mayor eficiencia y porque ha mejorado su autonomía. Asegura que con la generación de baterías usada ahora mismo, el Lion's City E puede prestar servicio en el 90% de las líneas urbanas tan solo cargando durante la noche y que con la siguiente generación de baterías, podrá circular en todas. Esto será en apenas 3 años y los costes, además, se habrán abaratado. De hecho, afirmaba que el autobús eléctrico, aunque más caro de salida, acaba teniendo el mismo coste a lo largo de su vida que un autobús convencional si se tiene en cuenta el consumo de combustible.

Esto no significa que MAN no trabaje en la propulsión de hidrógeno, al contrario. Esta tecnología estará más orientada para vehículos que cubran servicios fuera de la ciudad, para largo recorrido. "No habrá soluciones únicas, dependerá de la aplicación".

TOUR ELÉCTRICO POR ESPAÑA

España se ha convertido en un campo de pruebas ideal para los autobuses eléctricos de la marca. En nuestro país se puede testar su comportamiento en climas extremos, tanto de calor como frío y en muy variadas condiciones orográficas. "Tenemos que garantizar que nuestro vehículo funciona en cualquier clima y orografía", decía Fraile. Estas pruebas tiene que soportar entre 16 y 18 horas en funcionamiento y la línea que elija el operador que realiza el test.

La primera prueba se realizó en junio de 2021 en Badajoz con un Lion's City 12 E. También ha pasado por Cáceres, Sevilla, Málaga, Tenerife, Las Palmas, Santander, Bilbao, San Sebastián, Gerona, Barcelona, Zaragoza, Madrid, Valencia, Alcoy y Alicante. Ahora, esta ciudad repite con la prueba de la versión de 18 metros.

Actualmente, MAN tiene disponible su autobús eléctrico Lion's City E en dos longitudes: 12 metros (480kWh) con capacidad para 88 pasajeros y 18 metros (640kWh) con capacidad para 130 pasajeros.

LOS AUTOBUSES MAN "ESTÁN DISEÑADOS A LA MEDIDA DE LOS OPERADORES, ESCUCHANDO SUS NECESIDADES PARA SER PRODUCTOS CADA VEZ MÁS RENTABLES Y SOSTENIBLES"

Las baterías que montan los MAN Lion's City cuentan con una autonomía oficial que oscila entre los 270 y 350 km en función de su porcentaje de descarga (DoD) que es del 65% o del 80%, respectivamente.

EL LION'S CITY 18 E PROBADO EN ALICANTE

El vehículo que se está probando en Alicante es el articulado de 18 metros con cuatro puertas de acceso, dos motores y dos ejes tractores. Sus baterías de ion litio van colocadas en el techo.

Su construcción ligera y estabilidad mejorada le otorgan un gran nivel de seguridad. Además de cumplir con todas las normativas vigentes en esa materia, incluye dos más: el Reglamento anti-vuelco ECE R 66.02 y el Reglamento de Impacto Frontal ECE R29a, con lo que en un impacto de frente el refuerzo frontal distribuye la energía para que el habitáculo del conductor no sufra deformación.

El vehículo que se está probando no es un prototipo sino un vehículo que se puede considerar de serie. Por dentro es muy luminoso y permite el flujo ágil de los pasajeros. Al tener colocadas las baterías en el techo, no se pierden asientos en la parte trasera.

APOYO PARA LA TRANSICIÓN A LA ELECTROMOVILIDAD

MAN no solo proporciona vehículos eléctricos, sino que es capaz de asesorar a sus clientes en ese difícil cambio hacia la movilidad eléctrica gracias a su consultoría Transport Solutions. Acompaña al operador en la adaptación de sus operaciones y también en los cambios necesarios de infraestructuras e instalaciones o la digitalización de la gestión de los autobuses. Se trata de un servicio 360°. Otro punto fundamental para dar ese salto es la formación en conducción eficiente del personal, que es de extrema importancia.





EL TRANSPORTE PÚBLICO DEBE SER UNA ALTERNATIVA POTENTE

ESTE SERÁ UNO DE LOS PILARES EN EL CAMINO HACIA LAS “CIUDADES CERO”

LA EMBAJADA DE SUECIA EN ESPAÑA ACOGIÓ LA JORNADA “HACIA LA CIUDAD CERO”, PATROCINADA POR VOLVO Y ATUC, EN LA QUE SE INTERCAMBIARON EXPERIENCIAS Y ESTRATEGIAS A SEGUIR ENTRE AMBOS PAÍSES PARA LOGRAR LA TRANSICIÓN A UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

El encuentro fue moderado por el Presidente de ATUC Movilidad Sostenible, Miguel Ruiz, que abrió el coloquio indicando que es un tema que está revolucionando las urbes de todo el mundo. Recordó que la asociación a la que representa tomó la decisión hace unos años de cambiar su denominación para poder englobar a todos los nuevos modos de transporte cero emisiones que han ido apareciendo porque “en el ADN de ATUC siempre ha estado la movilidad sostenible”. También dijo que “no se trata solo de la supervivencia y la protección del planeta sino también de la competitividad de nuestras empresas frente a unos clientes y ciudadanos cada vez más exigentes en cuanto a temas de sostenibilidad”.



Teppo Tauriainen, Embajador de Suecia en España, afirmaba que tanto su país como el nuestro “tienen retos parecidos y con el diálogo bilateral se puede aprender cómo cada uno ha resuelto esos desafíos y podemos intercambiar nuevas alternativas que nos pueden servir a

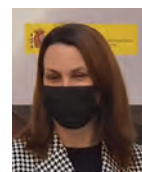


ambos. La movilidad sostenible es una meta común y compartiendo experiencias podemos encontrar soluciones para llegar más rápido a nuestros objetivos”.

Samira Grylin-Allalou, Consejera Comercial de Suecia en España, decía que nos encontramos en “un momento histórico en la transición urbana sostenible y tanto España como Suecia se posicionan como dos países líderes, tanto a nivel estratégico como al tecnológico”. Destacó la estrategia de nuestro país para lograr una movilidad segura, sostenible y conectada, así como los planes de movilidad urbana y el fomento de la industria del vehículo eléctrico y conectado a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. En cuanto a Suecia, hizo hincapié en su compromiso con la Agenda 2030 y la movilidad sostenible y su compromiso de garantizar ese transporte para todos los ciudadanos. Espera que este acto sirva para potenciar la cooperación entre ambos países en materia de movilidad sostenible, creando una interesante plataforma intelectual y comercial.



Irene Carrasco Pinto (Subdirección General de Aire Limpio y Sostenibilidad Industrial del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico) se refirió primero a los terribles datos que la OMS registra con respecto a la relación entre contaminación y ruido con la salud de los ciudadanos, así como la



muerte en de éstos. Los niveles de emisiones que aconseja la Organización Mundial de la Salud están muy por debajo de los que realmente se producen cada día. Por ello, se trabaja en la UE para poder reducirlos. En España se ha legislado sobre esta cuestión con la nueva Ley de Cambio Climático. Una de las medidas estrella es la creación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) en todas las ciudades de más de 50.000 habitantes y que haya un plan de actuación para momentos de alta contaminación en aquellas que tengan más de 20.000 habitantes. También habló de potenciar el transporte colectivo. “Si estamos poniendo restricciones al transporte privado tenemos que dar alternativas viables, sostenibles ya accesibles a todos los ciudadanos”. Para ello, indicaba que también hay que trabajar la intermodalidad y la digitalización de los servicios para facilitar la información y compra de tickets a los usuarios.



Ángeles Marín Andreu, Directora de la Oficina de la Estrategia de Movilidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, habló sobre las tres herramientas que tratarán de hacer esos objetivos realidad. Por un lado, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, que establece las líneas de actuación para avanzar hacia esos retos. Por otro lado, la Ley de Movilidad Sostenible, de la que ya se conoce el Anteproyecto. Y por último, el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia para canalizar los fondos europeos NextGeneration. En la ley se define la movilidad como un derecho, defendiendo que sea lo más activa posible para evitar el sedentarismo, que incorpore tecnología e innovación y que su gestión sea lo más eficiente posible. En cuanto al Plan y los fondos europeos señalaba que “nos permitirán paliar los efectos de la pandemia pero también dar un salto cualitativo en materia de movilidad”.



Lola Ortiz Sánchez, Directora General de Planificación e Infraestructuras de Movilidad del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, centró su ponencia en el paquete de medidas municipal para llevar a cabo la Directiva de Calidad del Aire de la UE, a través de su estrategia Madrid 360, la Ordenanza de Calidad, la Ordenanza de Movilidad Sostenible y el Plan de Movilidad Sostenible. Para lograr sus objetivos hay que promover la movilidad activa y el transporte público como eje vertebrador. Otro reto es la introducción de vehículos más limpios, más carriles bus y líneas de EMT Madrid electrificadas (ya son 16) entre otras actuaciones. Se ha fomentado la creación de zonas peatonales y carriles bici. A todo ello se suman mejoras también en las redes de Metro y Cercanías Madrid. Ha dado gran importancia a las zonas intermodales. “Madrid ten-

drá en 2025 una de las ZBE más grandes de Europa”, afirmó. Y añadió que en 2023, todos los autobuses de EMT Madrid serán de gas o eléctricos. Para ello se acometen obras de remodelación de los centros de operaciones de la EMT.

Estaba también presente la **Alcaldesa de Gotemburgo, Anneli Rhedin,** que se refirió a la importancia de trabajar codo con codo con la industria para poder garantizar esa movilidad sostenible.



Sobre esta cuestión habló **Peter Lindgren, Coordinador del proyecto ElectricCity,** que reúne en la ciudad de Gotemburgo a 15 partners del sector industrial, el mundo académico y del ámbito social.



Juntos trabajan para desarrollar y postar nuevas soluciones de futuro para la movilidad. La evaluación de los autobuses eléctricos en operación es el eje central del ElectricCity.

Francisco J. Unda Madariaga, Director General de España y Portugal en Volvo Bus Corporation, recordó que en 2010 su marca tomó la decisión estratégica de vender solo autobuses urbanos híbridos y eléctricos. Ahora ya desarrolla la tercera generación de sus autobuses eléctricos puros que ya se adaptan perfectamente a la extrema climatología de España. Indicó que además de ser proveedor de vehículos cero emisiones, Volvo también ofrece servicios telemáticos para sus híbridos que permiten, por ejemplo, poder programar una ruta para delimitar la velocidad y la conducción en modo eléctrico al entrar en las ZBE. Finalizó diciendo que “para Volvo, Ciudad Cero significa cero emisiones, cero ruidos, cero accidentes. La seguridad está en nuestro ADN”.





SOLARIS, A LA VANGUARDIA DE LA ELECTROMOVILIDAD

UN AÑO MÁS, RENUEVA SU LIDERAZGO EN EL MERCADO EUROPEO DE AUTOBUSES ELÉCTRICOS

LA MARCA HA PRESENTADO SUS RESULTADOS DE 2021 Y PREVISIONES PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS, RECORDANDO QUE DESE 2012 HA EXPERIMENTADO UN CONTINUO CRECIMIENTO Y DESTACA COMO EL PRIMER FABRICANTE EUROPEO DE AUTOBUSES ELÉCTRICOS

Así lo indicaba Javier Calleja, CEO de Solaris Bus & Coach, que expuso las cifras más relevantes, como el 15,1% de cuota que su firma tiene en el mercado eléctrico europeo, sin tener en cuenta UK e Irlanda. La media de los últimos diez años, desde 2012 fue del 15,5% de cuota, lo que supone unos 400 autobuses.



A pesar de señalar que la industria, en general, pasa por un mal momento por la subida de costes de producción, Calleja se muestra muy positivo con respecto a las perspectivas del mercado para su marca: “Creemos que seguiremos creciendo porque cada vez más operadores han probado nuestro producto con resultados satisfactorios. Además, las empresas están apostando en sus concursos por vehículos con tecnologías cero emisiones”. La firma es experta en ese tipo de propulsión.

Del total de su producción de vehículos, Solaris cuenta con un 41% de autobuses con propulsión alternativa (híbridos, eléctricos, hidrógeno y trolley). El resto de producción se divide en vehículos diésel y GNC.

Petros Spinaris, Director General Adjunto de Ventas, Postventa y Marketing de Solaris Bus & Coach, inició su exposición hablando del retroceso del mercado a causa de la pandemia, lo que se tradujo para





su compañía en 1.492 unidades vendidas en 2021 (1.560 en 2020) y 721 millones de euros de ingresos (725 millones de euros en 2020).

Ha distribuido sus vehículos en 18 países, siendo los principales clientes las empresas de Polonia (donde tiene el 63,7% del mercado de autobuses de piso bajo), Alemania y España. En nuestro país, con 154 unidades entregadas el año pasado, tiene el 16,4% de cuota en el segmento urbano y ha crecido un 11% con respecto al ejercicio anterior.

Dentro de los pedidos del periodo 2022-2024, uno de los principales será el de 250 Solaris Urbino 12 con propulsión GNC para EMT Madrid, que se completará en 2023. Otros 100 autobuses GNC tendrán como destino Estonia. En Bélgica se ha hecho un pedido de 161 autobuses híbridos. En Rumanía entregará 123 autobuses eléctricos, otros 24 llegarán a la TMB en Barcelona y otros 24 se entregarán en la República Checa.

Del recién lanzado Urbino 9LE electric ya circulan 28 unidades por Europa, 2 de ellas en Barcelona y 1 en Madrid. Y de su modelo Mild Hybrid ya se han encargado 60 unidades, así como otras 50 del autobús Solaris

Biarticulado eléctrico de 24 metros para sistemas BRT. En Polonia también tienen un gran éxito sus autobuses eléctricos para servicio escolar.

En cuanto a las baterías, la marca ofrece dos opciones: Solaris High Power (para carga rápida) y Solaris High Energy (para carga larga).

PIONEROS EN AUTOBUSES CON PROPULSIÓN DE HIDRÓGENO

En cuanto a su innovador autobús con propulsión de hidrógeno, vendió 54 unidades en 2021 en Italia, Alemania, Países Bajos y Suecia. En España hay uno de esos vehículos circulando en el servicio de cercanías en la localidad madrileña de Tres Cantos, operado por Alsa.

A mediados de año, Solaris comenzará a presentar a concursos la versión articulada de 18 metros, el Urbino 18 Hydrogen. Y podrá empezar las entregas en el segundo cuatrimestre de 2023.

OPTILINE, LA MARCA DE POSTVENTA DE SOLARIS

El año pasado, la compañía abrió su nueva marca para el servicio postventa, Optiline. Desde Solaris Logistics Center distribuye a 25 países sus más de 57.000 referencias para una postventa ágil y eficiente.

UNA PLANTA RENOVADA PARA LA SOSTENIBILIDAD

Según indicó Mateusz Figaszewski, Director de E-mobility Development and Market Intelligence, ahora, la marca modernizará su planta de Polonia, no sólo para mejorar sus productos y hacerlos más sostenibles, sino para que la propia planta también lo sea. Dentro de la filosofía de la empresa está reducir a cero su huella de carbono en todos los procesos de elaboración y en el propio abastecimiento y consumo del edificio, pero también en su cadena de proveedores.



SOLARIS LLEVA DIEZ AÑOS LIDERANDO EL MERCADO EUROPEO DE LOS AUTOBUSES ELÉCTRICOS, CON UNA CUOTA MEDIA DESDE 2012 HASTA 2021 DEL 15,5%

EL AMB ADJUDICA 87 AUTOBUSES HÍBRIDOS A SOLARIS

La flota híbrida será gestionada por AMB (Área Metropolitana de Barcelona) y circularán tanto por Barcelona como por el resto de los 36 municipios que lo componen. Los Urbinos Híbridos se entregarán a partir del próximo mes de noviembre. Estos vehículos híbridos Urbino 12 de 12 metros se unirán a los 30 modelos idénticos que AMB (Área Metropolitana de Barcelona) ordenada en marzo de 2021.

Actualmente, más de 100 autobuses Solaris circulan por el área metropolitana de Barcelona, de los cuales casi 90 son híbridos y 19 son eléctricos.

Solaris es el líder europeo en la venta y producción de autobuses de baja y cero emisiones. En los últimos años, los operadores españoles -con sus compras verdes- han convertido este mercado en uno de los principales para la marca. Solaris

es uno de los principales proveedores de vehículos de transporte público cero emisiones en España.





SCANIA LANZA SU NUEVO INTERLINK

ESTE AUTOBÚS SE UTILIZA PRINCIPALMENTE EN ENTORNO URBANO Y TRÁFICO INTERURBANO

EN LOS DOS ÚLTIMOS AÑOS, LA MARCA HA PRESENTADO SU NUEVA GENERACIÓN DE AUTOBUSES Y AUTOCARES. ESTOS PRODUCTOS SE COMPLEMENTAN AHORA CON EL NUEVO SCANIA INTERLINK

La gran flexibilidad de Scania Interlink permite múltiples opciones en cuanto a la longitud y la distribución interior del vehículo, los maleteros, las configuraciones de las puertas, la clasificación, las cadenas cinemáticas y mucho más.

Las nuevas opciones incluyen autobuses de 2 ejes más largos con mayor capacidad para pasajeros, así como autobuses de gas más cortos. La amplia gama de cadenas cinemáticas con bajas emisiones de carbono también forma parte de la flexibilidad. Se Ofrece en opciones de biodiésel (FAME), HVO, biogás e híbrido.

UN VEHÍCULO DISEÑADO PARA SER EFICIENTE

El nuevo Scania Interlink es altamente eficiente desde el punto de vista energético, con un importante ahorro de combustible, de hasta el 8%. Esto, gracias a la mejora de la eficiencia del motor y la caja de cambios, y la nueva función de parada y arranque y el control de cruce, que contribuyen a una mayor reducción de consumo.

El nuevo exterior tiene un aspecto contemporáneo con ventanas laterales más grandes, faros Bi-LED o Bi-Halógenos y nuevas luces laterales y traseras. Las puertas correderas eléctricas permiten un mayor tiempo de funcionamiento y un menor coste de mantenimiento, y en el interior, los nuevos materiales reducen el ruido. El sistema de climatización minimiza el consumo de energía, independientemente del clima. Esto, junto con el nuevo y más luminoso interior, contri-

buye a que el autobús sea más atractivo para los pasajeros.

Dispone de una suspensión delantera independiente que aumenta el confort de marcha y que incrementa la capacidad de carga en 500 kg. El vehículo está diseñado para limitar los daños y evitar la deformación de componentes como el sistema de dirección, el sistema de postratamiento o las baterías, algo fundamental para minimizar el tiempo de inactividad y las costosas reparaciones. El tiempo de actividad se incrementa aún más gracias a las esquinas delanteras fácilmente intercambiables, mejor accesibilidad para la limpieza y, sobre todo, la compatibilidad del vehículo con el Mantenimiento flexible Scania, basado en datos proactivos y en tiempo real.

UN ENTORNO DE TRABAJO DEL CONDUCTOR QUE MEJORA LA SEGURIDAD

El área del conductor cuenta con una excelente ergonomía y accesibilidad, un mejor control de temperatura, así como características de seguridad. La visibilidad y el amplio radio de giro se suman a una facilidad de conducción superior. Los sistemas avanzados de asistencia al conductor (ADAS) proporcionan a este un buen control del vehículo gracias a la mejora de la asistencia a la conducción, la dirección y el frenado. Esto, junto con Scania Zone, que garantiza el cumplimiento por parte de los conductores de las normas de velocidad cerca de los colegios y otros lugares, aumenta la seguridad y ayuda a minimizar los accidentes, evitando así también gastos innecesarios.



NUEVA GENERACIÓN DEL IRIZAR i4

IRIZAR PRESENTA UNA NUEVA GENERACIÓN TODAVÍA MÁS EFICIENTE, SOSTENIBLE Y RENTABLE

EL IRIZAR i4 ES UN VEHÍCULO VERSÁTIL E IDEAL COMO AUTOCAR METROPOLITANO DE CERCANÍAS PARA TRANSPORTE ESCOLAR, DE EMPRESAS O USO DISCRECIONAL

Las diferentes versiones de este vehículo (H, M, L) permiten obtener un equilibrio perfecto entre accesibilidad y capacidad de maletero en función de las necesidades de cada operador. Los pisos, lisos o rebajados, y los pasillos diáfanos subrayan la idea de adaptabilidad. Además, este vehículo se presenta en longitudes que van de los 10,8 m a los 15 m.

La nueva generación del autocar Irizar i4, que ya fue presentado en la feria Busworld de 2019, incorpora ahora nuevas e importantes novedades centradas principalmente en una significativa reducción de pesos y una óptima distribución de cargas por ejes. El resultado es un vehículo aligerado, con una reducción de peso de hasta 955 kg, en función de la configuración elegida. Las soluciones implementadas contemplan, entre otras, el empleo de aceros de alta resistencia y materiales compuestos sustitutos de los materiales estructurales tradicionales, así como nuevas butacas, optimizadas en peso, ofreciendo mayor espacio entre las mismas, las cuales apuntalan el confort y la experiencia del pasajero. Este autocar altamente eficiente permite un ahorro de combustible de hasta un 5%.

UNA NUEVA LONGITUD EN 2 EJES Y 63 PLAZAS

Las innovaciones llevadas a cabo, han posibilitado la opción de ofrecer nuevas distribuciones de butacas que aportan versatilidad y adaptación máxima a las ne-

cesidades del cliente. La nueva gama del modelo Irizar i4 cuenta ahora con una nueva versión de autocar: un vehículo de 13,230m sobre un chasis 4x2, una capacidad máxima de 63 plazas de asiento (59+1 PMR) con hasta un máximo de 34 plazas de pie y un volumen de maletero superior a 6m³.

ACCESIBILIDAD

Sus diferentes versiones (H, M, L) ponen el acento en la accesibilidad. Las puertas en sus diferentes opciones, de hojas simple (ancha y doble), permiten la instalación de elevadores que facilitan el acceso de las personas con movilidad reducida.

SEGURIDAD

Como medidas de seguridad relevantes, opcionalmente, se integra un radar en la parte central de la delantera. Los faros delanteros Irizar, con opción Full-LED, aportan hasta un 30% más de capacidad lumínica. El resto de elementos de iluminación también son tecnología LED.

AMPLIA GAMA DE PROPULSIONES

Esta última generación del Irizar i4 está disponible con sistemas de propulsión diésel, HVO y B100, híbrido y biogás o gas natural (GNC o GNL), en función de que sea versión integral marca Irizar o en combinación de chasis más carrocería.



ALIANZAS ESTRATÉGICAS DE VDL EN ESPAÑA

CON ELLAS, TIENE COMO OBJETIVO REFORZAR SU POSICIÓN EN EL MERCADO ESPAÑOL

LA MARCA SE REUNIÓ EN UNA GRAN GALA CON CLIENTES Y PROFESIONALES DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA PARA EXPLICAR SUS OBJETIVOS

La red comercial está formada por agentes ubicados en toda España, no sólo en la península sino también en las islas. Estarán activos en la venta de toda la gama de vehículos, servicios postventa y distribución de repuestos.



Héctor Rodríguez, Director General de VDL Bus & Coach España S.L.: "Nuestra red comercial ayudará a difundir la marca e introducir nuevos productos y servicios en todo el territorio de España. Contarán con el apoyo de la organización VDL Bus & Coach España en Madrid para ofrecer la calidad y fiabilidad que caracteriza a VDL. Gracias a la estrecha cooperación con la nueva red, podremos estar más cerca de nuestro

cliente en todos los aspectos de nuestro negocio", afirmó. "Hemos apostado por una estrategia basada en la cooperación, que forma parte de la filosofía de la marca. Nuestro mensaje es de unidad, también como sector, para que nuestra voz se oiga más fuerte, porque el transporte mueve la economía de este país. La época del individualismo ha pasado, el futuro depende de la colaboración", concluyó.

Por su parte, Marcel Jacob, Director Comercial de VDL Bus & Coach bv, hablaba sobre la evolución de la marca en nuestro país, desde que se encontraba en una pequeña nave en Alcalá de Henares hasta ahora, que es "una gran marca de reconocido prestigio entre los empresarios españoles". "He disfrutado desde entonces cada logro que hemos conseguido", decía. Se refirió a su gama de microbuses y autobuses y también afirmó que en algunos años sus autobuses eléctricos "estarán presentes en la vida cotidiana en España".



La estrategia de expansión de VDL tiene en el centro de todo al cliente y sus necesidades, por ello, pretende estar cada vez más cerca, con más puntos de venta y más servicios de postventa y recambios próximos a donde está cada operador.



TALLERES DAF

VDL Bus & Coach España también reforzará su cooperación con la red de talleres DAF. Esto es fundamental para fortalecer los servicios de posventa y acercarse a los clientes, no solo en la venta sino también en la posventa con servicios y repuestos. Para una gestión eficaz de los repuestos, VDL cuenta con el apoyo de uno de los importadores más importantes del sector, la empresa RSTuria.

RENTALBUS

A finales de enero VDL Bus & Coach España S.L. ya reveló otra parte de sus objetivos para satisfacer una demanda específica en el mercado español: la introducción de un nuevo concepto de alquiler progresivo, Rentalbus. Ofrece la solución perfecta para las empresas de transporte de pasajeros.

En este nuevo concepto, VDL Bus & Coach colabora con Onrent, empresa que cuenta con una amplia experiencia en el alquiler de vehículos, desde turismos hasta camiones. Ambas compañías han decidido aunar su experiencia y saber hacer para crear esta nueva compañía, que se presenta como la respuesta más adecuada para las empresas de transporte de viajeros en estos tiempos. Rentalbus cuenta con su propio equipo de ventas y opera desde su sede en Madrid.

Rentalbus es la solución perfecta para empresas que necesitan renovar su flota y estar presentes en los servicios y licitaciones que requieren una flota más moderna y con las últimas tecnologías. VDL ofrece a Rentalbus y a sus clientes la mayor y más moderna flota de autocares de ocasión, que van desde las 43 hasta las 93 plazas, incluyendo todos los servicios y opciones. VDL Bus & Coach tiene más de 250 vehículos disponibles para este proyecto.

VDL BUS & COACH ESPAÑA S.L.

Por supuesto, VDL Bus & Coach España S.L. seguirá activa en el ámbito de la venta de vehículos nuevos, recambios y postventa.

España es uno de los mercados de crecimiento más importantes para VDL Bus & Coach en Europa. La organización de ventas se fundó y ha estado activa desde el 10 de enero de 2018. Héctor Rodríguez es director general desde octubre de 2020.

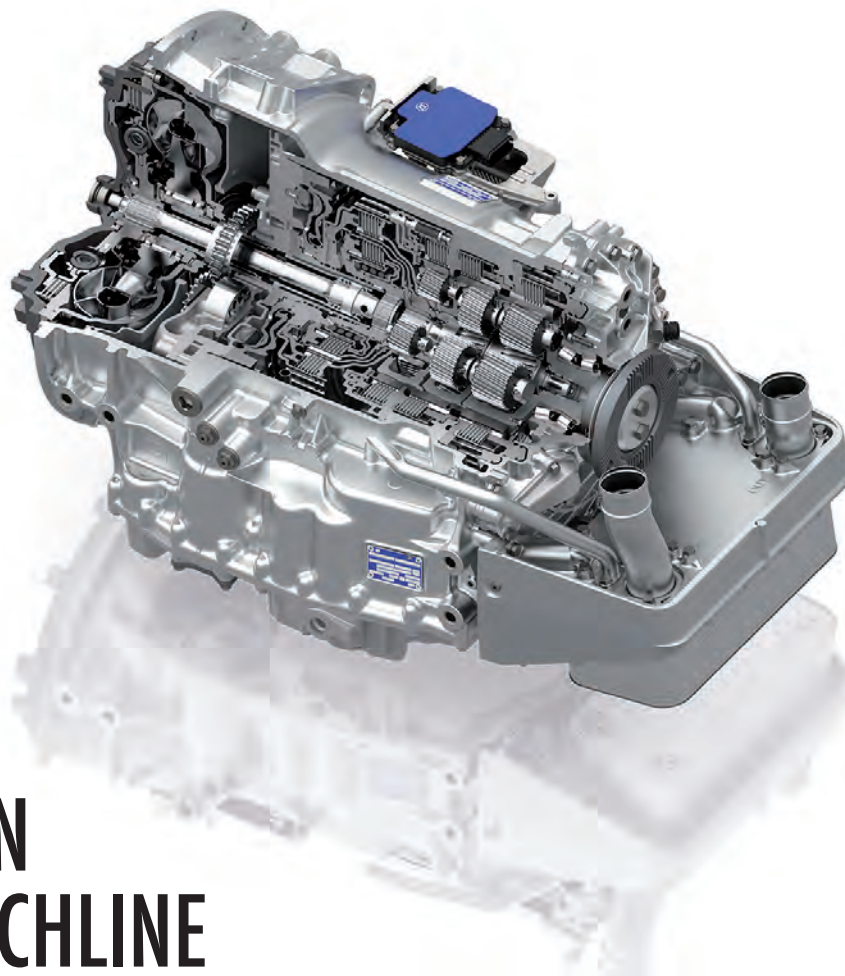
Aunque el mercado cambie como resultado de la crisis del COVID-19, la industria del autocar seguirá siendo de gran importancia para España y el sector turístico en particular. Con el fin de satisfacer de manera óptima la demanda, VDL Bus & Coach en España continuará comercializando su gama Futura actual con los modelos de dos pisos FHD2, FMD2 y FDD2 existentes.

PREPARADOS PARA LA ELECTROMOVILIDAD

La marca sigue también de cerca la evolución en el campo del transporte público eléctrico en España. Héctor Rodríguez indica: "Recibimos muchas preguntas sobre nuestros autobuses eléctricos, por lo que hay mucho potencial. El mercado conoce nuestro liderazgo comprobado en Europa con casi 200 millones de kilómetros eléctricos. Definitivamente estaremos listos si surge una oportunidad aquí".

VDL Bus & Coach (perteneciente a VDL Groep) tiene una red mundial con oficinas de ventas propias e importadores en más de 30 países.

LA ESTRATEGIA DE EXPANSIÓN DE VDL TIENE EL CENTRO DE TODO AL CLIENTE Y SUS NECESIDADES, POR ELLO, PRETENDE ESTAR CADA VEZ MÁS CERCA, CON MÁS PUNTOS DE VENTA Y MÁS SERVICIOS DE POSTVENTA Y RECAMBIOS PRÓXIMOS A DONDE ESTÁ CADA OPERADOR.



ZF LANZA SU NUEVA TRANSMISIÓN ECOLIFE COACHLINE

UNA CAJA DE CAMBIOS ROBUSTA Y EFICIENTE PARA AUTOCARES Y AUTOBUSES METROPOLITANOS

APTA PARA AUTOCARES CON UN PAR MOTOR DE HASTA 2.800 NM, ES CAPAZ DE OFRECER UN RENDIMIENTO SIN PRECEDENTES CON LA MÁXIMA EFICIENCIA, ALCANZANDO AHORROS DE COMBUSTIBLE DE HASTA UN 3%, ASÍ COMO COMODIDAD DE CONDUCCIÓN Y TAMBIÉN MÁXIMO CONFORT PARA LOS PASAJEROS

EcoLife CoachLine es la segunda generación de su reconocido sistema de transmisión automático de seis marchas. Ha sido diseñada para poder cubrir todo tipo de servicios y se adapta tanto al tráfico denso como a las operaciones de largo recorrido y a las que requieren conducción en carreteras de orografía difícil o montañosa.

ALGUNAS DE SUS PRINCIPALES VENTAJAS

Su software se ha adaptado a aplicaciones de autocar; Sus elementos de mando y componentes hidráulicos han sido optimizados; EcoLife CoachLine tiene un convertidor de par reforzado, amortiguador de torsión y embrague de anulación; Es apta para

motores de hasta 2.800 Nm; Puede alcanzar un par de frenado total de 3.000 Nm; El retardador se puede combinar con el freno motor; El cárter del aceite es de mayor tamaño; El intercambiador de calor tiene mayor capacidad; Los intervalos de cambio de aceite se extienden hasta 480.000 Km; Su frenado con retardador es más prolongado en los descensos; Tiene un escalonamiento de marchas óptimo de entre 3,36 y 0,59; Garantiza que el vehículo funcione con la gama de revoluciones del motor óptima; Su función start-stop, consigue ahorros de combustible de hasta un 3%.

UNA CONDUCCIÓN MÁS CÓMODA

Se ha logrado una mayor comodidad de conducción gracias a los controles de software TopoDyn Life de ZF, que eligen la marcha más adecuada en función de la topografía del terreno por el que se circula.

MAYOR COMODIDAD PARA EL PASAJERO

Todas estas ventajas para el operador y para el conductor también tienen consecuencias en el habitáculo de los pasajeros, que disfrutan del viaje con mayor confort, sin sobresaltos y con niveles mínimos de ruido.

DIGITALIZACIÓN DEL MANTENIMIENTO

Con EcoLife CoachLine se ha dado también un paso más hacia la digitalización de los servicios de postventa. Con su mantenimiento predictivo, no sólo se prevén averías, sino que se evitan.

Esta digitalización del mantenimiento supone menores paralizaciones del vehículo al poder planificar el paso por taller y también menor número de averías, lo que se traduce en ambos casos en reducción de costes para el operador.

LA NUEVA DIVISIÓN CVS DE ZF

Este es tan solo uno de los múltiples productos y servicios que ofrece la nueva división CVS de ZF (Commercial Vehicle Solutions). Se puso en marcha el pasado 1 de enero de 2022, unificando las antiguas divisiones Commercial Vehicle Technology y Commercial Vehicle Control Systems (nacida ésta tras la adquisición de WABCO en 2020). Con una plantilla de 25.000 personas en 28 países, su objetivo es ser un proveedor global de soluciones tecnológicas para el transporte comercial.

Florian Laudan, Jefe de Comunicación en CVS de ZF, afirmaba que su vocación es la de ser “socios tecnológicos y estar siempre cerca de los clientes”. De hecho, su afán de innovación para mejorar sus productos y servicios no se ha frenado. “A pesar de la crisis ocasionada por la pandemia, no hemos dejado de invertir para conseguir la mejor calidad”, asegura Laudan, quien destacó que esta división tiene tecnología para cualquiera de las fases de vida de un vehículo, desde su desarrollo hasta la gestión de las flotas de los operadores.

SEGURIDAD, SOSTENIBILIDAD Y GESTIÓN INTELIGENTE DE FLOTAS

Los tres ejes principales de trabajo de CVS de ZF son la seguridad, la sostenibilidad y la gestión inteligente de flotas.

Jochen Witzig, Jefe de Sistemas de Transmisión de CVS de ZF, hacía referencia a todos los productos disponibles para vehículos comerciales, que prácticamente abarcan casi todos los componentes del vehículo, pero hacía hincapié en sus desarrollos en el ámbito ACE (vehículos autónomos, conectados y electrificados). Estos tres puntos van a mejorar la seguridad vial, la gestión de las flotas y la sostenibilidad. ZF trabaja desde el concepto Transport as a Service. Entre los elementos de seguridad destacó el asistente de giro urbano para autobuses, que evita los ángulos muertos en los que puede colisionar con ciclistas o peatones. En cuanto a conducción autónoma, ya hemos podido ver sus prototipos en diversas ferias como la Smart City 2021, celebrada el pasado mes de noviembre en Barcelona. Y en lo

ECOLIFE COACHLINE DE ZF ESTABLECE UNA NUEVA REFERENCIA EN EL SECTOR EN LO QUE ESPECTA AL RENDIMIENTO Y LA EFICACIA DE LOS SISTEMAS DE TRANSMISIÓN PARA AUTOCARES

que se refiere a electromovilidad, “ZF lo electrifica todo” es su lema, decía Witzig, desde furgonetas hasta camiones pasando por todo tipo de autobuses. También están invirtiendo en el desarrollo de tecnología de pila de hidrógeno. Cuentan además con un Sistema de Gestión de Energía que permite no solo mejorar la eficiencia y la vida de las baterías, sino la integración de todos los componentes del vehículo para que haya una comunicación más fluida entre todos los elementos tecnológicos embarcados.



MUY BUENA ACOGIDA POR PARTE DE LOS OPERADORES ESPAÑOLES

Con la colaboración de MAN, ZF ha probado en España su nueva transmisión EcoLife CoachLine en el autocar NEOPLAN Cityliner Platinum, el vehículo que conmemora el 50 aniversario de este modelo emblemático de la marca y que fue galardonado con el premio al Autocar del Año en España 2022.

José Ángel Pardo, responsable de ZF Iberia, afirma a la revista Viajeros que “la sensación de los operadores españoles que ya han podido probar EcoLife CoachLine ha sido muy satisfactoria y han destacado, entre otras virtudes, el ahorro de combustible que proporciona”.

Por otro lado, en lo que se refiere a todas las soluciones que ofrece la división CVS de ZF, considera que “los transportistas ven en ZF un proveedor global. Podemos equipar cualquier vehículo casi por completo, quitando el motor y las ruedas”.





ASAMBLEA DE REPRESENTANTES DE ANETRA

ANETRA ESTÁ DECEPCIONADA CON EL ANTEPROYECTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

ÉSTA Y OTRAS CUESTIONES QUE PREOCUPAN AL SECTOR CENTRARON LA ASAMBLEA, EN LA QUE ADEMÁS FUE PROTAGONISTA SU PROYECTO DE FORMACIÓN

Luis Ángel Pedrero, Presidente de ANETRA, ha abierto la Asamblea de Representantes de la asociación con el informe de la situación y todo lo ocurrido desde la última reunión de la Asamblea en Julio. En cuanto a la pandemia, afirmaba que las ayudas al transporte discrecional por parte de la Administración "han sido nulas". Sobre la posible ampliación de los ERTE, comentaba que, a día de hoy, para el CNAE (Clasificación Nacional de Actividades Económicas) de transporte de viajeros por carretera, en el que se incluye todo, también el regular, hay alrededor de 1.000 trabajadores en ERTE en total. "La Administración cree que es un número suficientemente bajo como para que no necesite-

mos una ampliación. Pero al sector discrecional, no puede meternos a todos en el mismo saco porque hay muchas de nuestras empresas que los siguen necesitando. Mi sensación en esta cuestión es negativa", decía.

También se habló sobre "la decepción" por el texto del Anteproyecto de Movilidad Sostenible, la lucha por ampliar los ERTE en el sector o la escasez de conductores profesionales, entre otras cuestiones.

En esta reunión, previa a la salida del Real Decreto de medidas al que destinamos el artículo principal de este número de Viajeros, se habló también del coste del carburante. Indicaba que su subida ya era un problema antes del conflicto en Ucrania. "Se está haciendo insoportable, primero porque no somos capaces de trasladar este coste a los clientes y segundo porque sube exponencialmente y con la crisis ucraniana, aún más". Como medidas que solicitará a la Administración habló de "la ampliación del gasóleo profesional hasta 25,30 o 40 céntimos" para paliar la subida y que con los contratos con

la Administración Pública “se pueda tener de facto una cláusula de revisión de precios, cosa que a día de hoy en la mayoría de Comunidades Autónomas no se da”. Por ello, solicitarán al Gobierno de España que haya un Real Decreto para que las Comunidades Autónomas tengan que revisarlo obligatoriamente.

Otro tema preocupante para el sector es la escasez de conductores. “Es un reto que tendremos cuando vuelva la demanda, que va a volver seguro”. La formación profesional debe estar, a su juicio, mejor orientada y que las personas con vocación hacia el sector salgan ya con el carné, con el CAP homologado. “Hay que tratar de mejorar la imagen del conductor de autobús y que la sociedad vea nuestra profesión como lo que es, una profesión de responsabilidad”.

El pago por uso de las autovías también es otro tema que les perjudica. Pedrero entiende que no debería aplicarse al autobús porque con su uso saca de la carretera a muchos vehículos privados. En ese sentido, indicaba que desde el CNTC se trabaja en esta cuestión.

DECEPCIÓN CON EL ANTEPROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Luis Ángel Pedrero afirmaba con rotundidad que la primera lectura del texto del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible ha supuesto “una decepción absoluta porque todas las sugerencias que les hemos ido dando para desregularizar el transporte discrecional han sido obviadas. Solo se menciona para definirlo. Estamos regulados ahora mismo por una ley del año 87 y el discrecional ha evolucionado mucho y tiene mucho que ofrecer, tenemos que ser nosotros capaces de ofrecer soluciones de movilidad como empresa privada, sin necesidad de que el Estado tenga que hacer concesiones para todo. No estamos diciendo que hagamos una línea regular compitiendo con ella, sino poder vender plaza a plaza, no que el vehículo tenga que ser contratado por un solo cliente. Esto está obsoleto”. Por ello, la asociación trabajará para poder influir en el texto final. Recordó también que ANETRA apuesta por un sistema concesional mixto, en el “que se liberalicen las líneas rentables de largo recorrido y estén abiertas a la competencia, mientras que en las que la Administración considere que no se pueden cubrir con el mercado, se haga una licitación como obligación de servicio público para sacarla a concurso”. Señalaba que “se incorpora el transporte a la demanda, pero solo para líneas regulares y todo regulado por la Administración, salvo los pequeños recorridos que el Consejo de Ministros pueda decidir que son abiertos al mercado”.

ANETRA LANZA SU PROGRAMA IMPULSA

Pedrero abogaba también por una profesionalización del sector. Para ello será fundamental la formación. La asociación presentó un plan de formación en el que se incluye finanzas, negociación, análisis de información, dirección, liderazgo y conocimiento de los nuevos modelos de negocio.

Marta Aguilar, Directora de Relaciones Corporativas de Deusto Business School Madrid (Universidad de Deusto), explicó el proyecto de ANETRA en colaboración con este centro de formación ejecutiva multisectorial.

Está abierto a las propuestas de los alumnos, con todo aquello que les preocupa porque afecta a su negocio. Los objetivos del programa son la profesionalización, comprender las tendencias del mercado, la agenda 20-30 y desarrollar herramientas para implantar en las empresas y pasar de lo teórico a lo práctico, hacer con ellas más rentable los negocios. Es un plan de estudio basado en el debate y la práctica, no sólo en los conocimientos, con talleres para ayudar a tomar decisiones difíciles en un entorno cambiante. Habrá debates con profesionales de cada materia.

Para realizar esta formación no es necesario tener estudios universitarios previos, aunque será impartido por el Deusto Business School Madrid (Universidad de Deusto). El curso tendrá una duración de 8 meses en los que se impartirán 160 horas lectivas: 64 horas de ellas serán presenciales (8 horas un día cada mes), 66 horas online (con clases síncronas con los profesores y asíncronas, con charlas y vídeos para visualizar a la carta) y 20 horas de trabajo personal.



Laura Cubero, Directora Ejecutiva de ANETRA.



I CONGRESO NACIONAL DE PYMES DE DIREBUS ESPAÑA

EL LEMA DEL ENCUENTRO FUE "SOMOS CNTC, SOMOS NECESARIOS"

LA ASOCIACIÓN REUNIÓ EN GRANADA A EMPRESAS DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE TODO EL PAÍS DEL 24 AL 26 DE MARZO DE 2022 PARA HABLAR SOBRE LAS CUESTIONES QUE MÁS PREOCUPAN AL SECTOR Y SOBRE LAS SOLUCIONES, PRODUCTOS Y SERVICIOS DE EFICIENCIA MÁS ADECUADAS PARA SUS NEGOCIOS

La inauguración del evento corrió a cargo del Presidente de DIREBUS España, Alfonso Taborda, quien se mostraba muy satisfecho porque el sector pueda volver a encontrarse físicamente y también porque este acto sirviera para ayudar a las empresas en el camino de su recuperación. Destacó el hecho de haber logrado entrar en el Comité Nacional de Transportes por Carretera, donde lucharán por los intereses de sus empresas asociadas.

Felipe Arias, Director General de Movilidad de la Junta de Andalucía, trasladó su "más sincero apoyo" al sector y dijo ser consciente de sus problemas cuando parecía que la economía empezaba a mejorar pero ha llegado esta subida de precios del combustible "descomunal". Afirmaba que ahora se ha recrudecido por la guerra en Ucrania pero que el problema es que no se tomaron medidas antes del conflicto, cuando ya había comenzado la subida.

Entre las medidas que la Junta de Andalucía pondrá en marcha están: Asumir la subida íntegra que se produzca en los billetes de transporte de autobús en la región, en lugar de repercutirla al usuario para evitar que dejen de usarlo; Reducir impuestos al combustible profesional, además del IVA, renunciando a su parte de recaudación como Comunidad Autónoma.

Arias recordaba que un día sin transporte público en Andalucía se traduce en 160 millones de euros perdidos. Por ello, el ejecutivo regional pretende evitar que las empresas tengan que parar. Pero hay soluciones que no pasan por su gobierno sino por el central, como la reducción excepcional de los costes de la seguridad social o el reparto de los fondos NextGeneration, indicaba. Le pedía al Mitma que se destinen a "mantener el tejido productivo vivo". También quiso recordar la línea de ayudas aprobadas por la Junta de Andalucía, dotada con 6 millones de euros para ayudar al transporte discrecional.

Hizo repaso de las cifras que supone el Transporte Regular dependiente de los Consorcios en la región: 121 concesiones, 1.130 vehículos, 1.450 rutas, 4.700 paradas y 66 millones de pasajeros al año, más los metros de Sevilla, Málaga y Granada, el servicio marítimo de la Bahía de Cádiz y el servicio aéreo Almería-Sevilla. En total 160 millones de viajes al

año. Para todo ello, la Junta aporta 126 millones de euros y no recibe aportación del Estado, como ocurre en Madrid, Barcelona y Valencia, recordaba Arias. Estimó que sería necesario recibir unos 110 millones de euros del Gobierno Central para mejorar los servicios de los 9 consorcios andaluces, que todavía no han podido recuperar la demanda total que se perdió al inicio de la pandemia.

Por su parte, el Presidente de FEDITRA, Antonio Vázquez Olmedo, en referencia al grave problema de la subida de los combustibles, hacía hincapié en la necesidad de hacer ver a la Administración su situación y “no firmar contratos sin cláusula de revisión de los precios del carburante”. Como noticia positiva, anunciaba a los asistentes el acuerdo al que se acababa de llegar con el Mitma para que la devolución del gasóleo profesional sea mensual en lugar de trimestral a lo que considera que también se sumarían todas las medidas que consiga el sector de mercancías.

Indicó también que no cree que la bajada de impuestos propuesta por la Junta de Andalucía al gasoil, o su renuncia a ellos, “sólo debe aplicarse al transporte profesional, no a todos porque si no, el autobús no podrá competir con el coche”. Añadió que “la Junta no tiene que renunciar a esos impuestos, sino repercutirlos en el sector, por ejemplo, para la compra de autobuses Euro 6 E, que no tienen ayudas”.

Además, recordó que la Junta de Andalucía sigue manteniendo desde hace dos años su deuda con las empresas que realizan servicios escolares.

En cuanto a la ayuda de 6 millones de euros para el discrecional, el presidente del FEDINTRA considera que quedarán desiertas en gran parte debido a la complicación burocrática exigida y que las van a recibir pocas empresas. Sugirió que si son unos 1.700 euros de ayuda por vehículo, se aplique automáticamente, eliminando trámites.

DIREBUS ESPAÑA CONSIDERA QUE EL CNTC NECESITA RENOVACIÓN PORQUE SU FUNCIONAMIENTO ESTÁ OBSOLETO

En cuanto a los paros que había programados en principio para el domingo 27 de marzo, Vázquez Olmedo consideraba que no era el momento de parar cuando tras tantos meses de escasez de trabajo estaban ahora en temporada alta. Afirmó con rotundidad que en el segmento discrecional, “si no somos capaces de repercutir la subida de precios a los clientes, no le podemos echar la culpa a la Administración”.

No quiso terminar sin recordar que hay un grave problema por la falta de personal para el sector, no sólo conductores sino también para los mandos intermedios y de tráfico. Por eso, pide que se pongan en marcha planes de formación profesional específicos para un sector que según afirma “tiene mucho potencial y puede ofrecer muchos puestos de trabajo”.

Finalizó con un mensaje positivo y de esperanza respecto a la llegada de turistas porque cree que “en tiempos de guerra, el turista busca lugares donde sentirse seguro y la gente sabe que aquí lo está.”

APUESTA POR UN NUEVO CNTC

También se habló sobre la entrada de DIREBUS España en el CNTC y su necesidad de renovación, ya que la asociación considera que el actual y su funcionamiento está obsoleto, y se hicieron consideraciones sobre su nueva composición.

Y se contó también el día de clausura con la opinión sobre los problemas del sector de cada una de las formaciones políticas. Y el cierre de Jaime Moreno, Director General de Transporte Terrestre del Mitma.

PRODUCTOS Y SERVICIOS PARA LA EFICIENCIA

El encuentro contó con varias mesas que giraron en torno al eje de la eficiencia para las empresas de autobús, tanto por los vehículos más adecuados para sus servicios, como los servicios que pueden proporcionar mejoras en su gestión, eliminación de multas y problemas legales y mayor seguridad

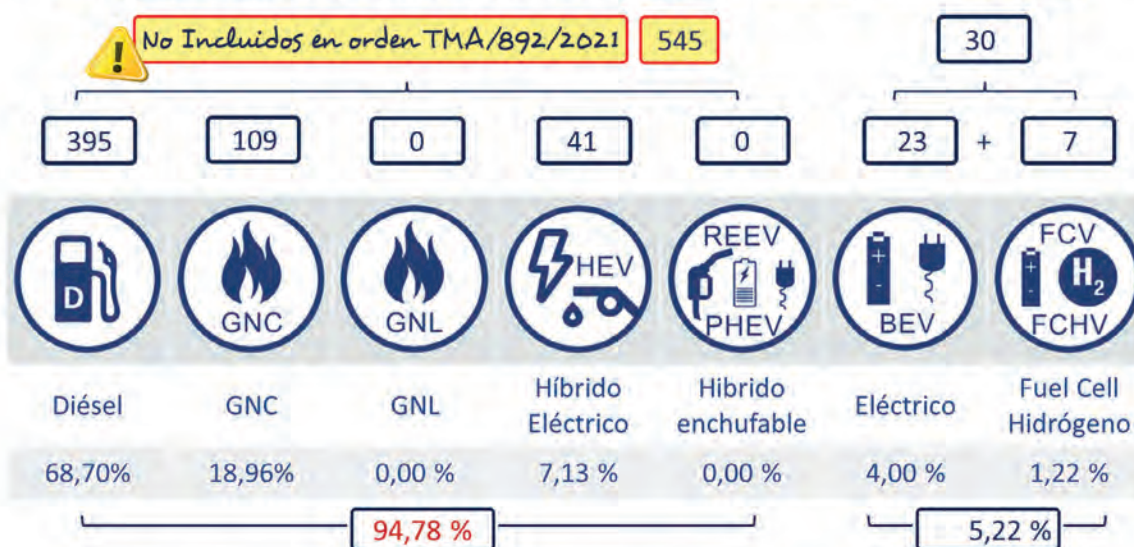




**SECCIÓN OFICIAL
Y EXCLUSIVA DE
COMUNICACIÓN DE**

Autobuses según sistema de propulsión 2022

Autobuses nuevos matriculados período Enero - Marzo : **575**



Con la Orden TMA/892/2021 quedarían fuera el **94,78 %** de las matriculaciones

Datos provisionales DGT



SIN HORIZONTE CLARO DE RECUPERACIÓN

MATRICULACIONES DE AUTOBUSES Y AUTOCARES EN EL PRIMER TRIMESTRE DE 2022

LOS PRIMEROS 3 MESES DE ESTE AÑO 2022 (ENERO - MARZO), SE MATRICULARON EN ESPAÑA 575 AUTOBUSES NUEVOS Y 69 AUTOBUSES USADOS

Las variaciones mensuales en este primer trimestre del 2022, comparadas con el mismo período de los años 2019, 2020 y 2021 además del resto de clasificaciones categorizadas por masa máxima autorizada, clase y tipo de tracción, se muestran en las siguientes tablas.

Los resultados de las matriculaciones de estos tres primeros meses de 2022, siguen reflejando la crítica situación por la que está atravesando el mercado de Autobuses y Autocares, con una caída del 41,98 % 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 para la renovación de flota, no están funcionando. Si a esto añadi-


TABLA 1. EVOLUCIÓN DE LAS MATRICULACIONES ENERO-MARZO COMPARANDO AÑOS 2019, 2020, 2021, 2022

Evolución matriculaciones	2019	2019	2020	2022	Caída de mercado 2022/2019 (%)
Enero	342	336	122	154	-54,97%
Febrero	319	196	141	155	-51,41%
Marzo	330	102	99	266	-19,39%
Enero - Marzo	991	634	362	575	61,39%

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

TABLA 2. MATRICULACIONES ENERO-MARZO 2022 POR CLASE SEGÚN R-107

	Clase I	Clase II	Clase III	Clase A	Clase B	Total
> 16 Toneladas	176	58	162	0	0	396
≤ 16 Toneladas	2	7	68	2	100	179
Total	178	65	230	2	100	575

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

TABLA 3. MATRICULACIONES TOTALES ENERO-MARZO 2022 POR TIPO DE COMBUSTIBLE / TRACCIÓN

Diésel	GNC	HEV	BEV	PHEV	FCEV	Total
395	109	41 (*)	23	0	7	575
68,70%	18,96%	7,13%	4,00%	0,00%	1,22%	100%

(*) 10 de estos autobuses híbridos (HEV) están también propulsados por GNC

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

TABLA 4. MATRICULACIONES ENERO-MARZO 2022 DE AUTOBUSES URBANOS "CLASE I" POR TIPO DE COMBUSTIBLE / TRACCIÓN

Diésel	GNC	HEV	BEV	PHEV	FCEV	Total
14	109	25	23	0	7	178
7,87%	61,24%	14,04%	12,92%	0,00%	3,93%	100%

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

TABLA 5. MATRICULACIONES ENERO-MARZO 2022 DE AUTOBUSES SUBURBANOS CLASE II POR TIPO DE COMBUSTIBLE / TRACCIÓN

Diésel	GNC	HEV	BEV	PHEV	FCEV	Total
56	0	9	0	0	0	65
86,15%	0,00%	13,85%	0,00%	0,00%	0,00%	100%

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

mos 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, la renovación urgente de una parte de este parque de Autobuses más antiguo, contribuirá significativamente a la consecución del objetivo de la reducción de las emisiones de CO2 y otras partículas contaminantes además de un aumento significativo en la seguridad vial por los nuevos elementos de seguridad activa y pasiva que van a incorporar los Autobuses de última generación.

TABLA 6. COMPARATIVA ENERO-MARZO 2019/2022 DE CAÍDA EN EL MERCADO DE AUTOBUSES INTERURBANOS "CLASE III"

Tipología	2019	2022	% caída
Autobuses Clase III > 16 Ton.	311	162	-47,91%
Autobuses Clase III ≤ 16 Ton.	82	68	-17,07%
Total Clase III	393	230	-41,48%

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

TABLA 7. MATRICULACIONES DE AUTOBUSES USADOS ENERO-MARZO 2022 (CLASIFICADOS POR NORMA EURO)

Tipología	2021	% del Total
Euro VI	32	46,38%
Euro V - EEV	19	27,54%
Euro IV	3	4,35%
Euro III	9	13,04%
Euro II	4	5,80%
Euro I	0	0,00%
Euro 0 / Sin clasificar	2	2,90%
Total	69 (*)	100 %

(*) Esta cifra significa el 10,71% de los autobuses matriculados

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



Autobuses que quedan excluidos del RDL 983/2021

		Total	Diésel	GNC	GNL	HEV	BEV	REEV/PHEV	FCV/FCHV
Piso Bajo	Clase I	177	13	109	0	25	23	0	7
	Clase II	20	20	0	0	0	0	0	0
	Clase III	0	0	0	0	0	0	0	0
	Clase A	0	0	0	0	0	0	0	0
	Clase B	1	1	0	0	0	0	0	0
	Total	198	34	109	0	25	23	0	7
Piso Alto	Clase I	1	1	0	0	0	0	0	0
	Clase II	45	36	0	0	9	0	0	0
	Clase III	230	223	0	0	7	0	0	0
	Clase A	2	2	0	0	0	0	0	0
	Clase B	99	99	0	0	0	0	0	0
	Total	377	361	0	0	16	0	0	0
Total	575	395	109	0	41	23	0	7	

RD 983/2021	46	8,00%
Fuera RD 983/2021	529	92,00%

Datos provisionales DGT



Si hacemos un análisis del primer trimestre podemos ver que las actuaciones implementadas por la administración para fomentar la descarbonización no cumplen los objetivos, y dejan fuera a la mayor parte de la flota. A modo de ejemplo, si atentemos a la Orden TMA/892/2021 del 17 de agosto de 2011 del MITMA, en el primer trimestre de este año 2022, de los 575 Autobuses matriculados, solo se pudieron acoger a estas ayudas un 5,22%, quedando fuera de las ayudas de dicha orden el 94,78% de las matriculaciones.

En cuanto al último Real decreto ley 983/2021 de 16 de Noviembre de 2021, que aprobaba la concesión directa de ayudas a las comunidades autónomas a las ciudades de Ceuta y Melilla para la transformación de flotas de transporte de viajeros así como de empresas privadas que realicen transporte privado complementario en el Plan de Recuperación, Transformación y resiliencia, las cifras de las matriculaciones una vez más nos dicen que no cumplen los objetivos previstos y además las exclusiones realizadas para algún tipo de Autobús carecen de cualquier rusticación técnica y medioambiental, por ejemplo la exclusión de los Autobuses Low Entry Híbridos o GNC clase II de servicio Suburbano de las ayudas por ser considerados "Suelo Bajo", a pesar de ser más eficientes energéticamente y más accesibles que sus equivalentes en Piso Alto, que sí son subvencionables.

Con esas premisas que se establecen en el real Decreto, solo se pueden acoger el 8% de los autobuses matriculados, quedando fuera de las ayudas el 92 % de los Autobuses que se han matriculado en el primer trimestre de 2022.

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



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



GRUPO CHAPÍN APUESTA DE NUEVO POR VOLVO

VOLVO HA ENTREGADO OTROS 5 AUTOCARES AL OPERADOR MADRILEÑO

**DESDE HACE MÁS DE DIEZ AÑOS,
VOLVO ES UNO DE LOS
PROVEEDORES HABITUALES DE ESTE
ENORME GRUPO MADRILEÑO**

En esta ocasión, Volvo ha entregado a Chapín 5 chasis B11 R460 cv 4x2 de 13 metros. Se ha elegido el modelo de carrocería Irizar i6S. Todos los vehículos tienen una capacidad de 59 plazas y se han equipado con puertos USB. Dos de ellos disponen de WC. Entre los sistemas de seguridad embarcados destacan el AEBS, Sistema Avanzado de Frenado de Emergencia y el LKWS, aviso de salida de carril y ACC, control de crucero adaptativo. También dispone de suspensión independiente en el eje delantero.

**ALFREDO GARCÍA, JEFE DE ZONA
DE VOLVO BUSES ESPAÑA**

30 autocares Volvo en la flota de Chapín



“Para nosotros, todos los clientes son igual de importantes, pero hay que destacar que este operador es uno de los más relevantes de la Comunidad de Madrid, teniendo quizá

la mayor flota de discrecional de la región. Nuestra relación viene del año 2009 pero se ha ido intensificando especialmente en los años 2014-2015, con la expansión de su flota. Volvo tiene una buena cuota de vehículos en Grupo Chapín. Alrededor de 30 autocares son de nuestra marca. Una vez más, ha vuelto a confiar en nosotros en su nueva adquisición”.

DIEGO RODRÍGUEZ, ADMINISTRADOR DE GRUPO CHAPÍN

Los autocares Volvo incorporan sistemas de seguridad de vanguardia



¿Por qué ha apostado por Volvo para la renovación de su flota? Volvo es una marca líder, tiene la tecnología más avanzada en materia de seguridad y sostenibilidad. Ofrece vehículos muy eficientes con motorizaciones Euro 6D, que es el nivel máximo de protección de emisiones que, por el momento, puede ofrecerse para los autocares del segmento discrecional. Y en

cuanto a seguridad, los autocares vienen equipados con sistemas de vanguardia. De hecho, suelen adelantarse a la normativa que marca Europa en esas cuestiones, incluyen equipos de seguridad que todavía no son obligatorios. Y en cuanto a su atención al cliente, nuestra relación con su equipo humano es excelente.

¿Por qué ha elegido una carrocería Irizar? Porque es incuestionable que Irizar es el mejor carrocerero de España, con mucha diferencia. No lo digo solo por su excelente producto, sino también por su impecable atención al cliente. Están ahí 24 horas al día, siempre.



GRUPO CHAPÍN CONFÍA EN COCENTRO

EL CONCESIONARIO OFICIAL DE IVECO LE HA ENTREGADO
5 MICROBUSES ADAPTADOS PARA PMR

COCENTRO ESTÁ SIEMPRE PRESENTE EN LA FLOTA DEL
OPERADOR MADRILEÑO DESDE HACE MÁS DE TRES
DÉCADAS

En esta ocasión, el operador madrileño ha apostado por 3 unidades IVECO 70C21 y otras 2 unidades IVECO 250C18. Los 5 microbuses adquiridos en este pedido tienen motorización Euro 6 step D y cuentan con cambio automático Hi-Matic y suspensión neumática trasera, y van equipados con plataforma trasera en columna para poder realizar servicios PMR.

IVECO DAILY 70C21

Las tres unidades Iveco Daily 70C21 tienen 210 cv. Han sido carrozadas con el modelo UNVI M20. Con una longitud de 8,5 metros, ofrecen capacidad para 28 plazas + conductor + guía.

IVECO DAILY 250C18

En cuanto a las dos unidades Iveco Daily 250C18, tienen 180 cv y se han carrozado con el modelo UNVI Vendal. Su longitud de 7,5 metros, permite una capacidad de 19 plazas + conductor + guía.

**“EN GRUPO CHAPÍN SON SERIOS, TRABAJADORES
Y GRANDES PROFESIONALES DEL SECTOR”**

JAVIER SANZ, DELEGADO DE VENTAS DE COCENTRO



“La relación entre COCENTRO y Grupo Chapín es excelente. Comenzó hace más de 35 años, cuando era gerente el padre de los actuales responsables de la compañía. Desde entonces no han dejado de confiar en nosotros y actualmente tienen en su flota más de 40 vehículos Iveco adquiridos a través de COCENTRO. Todos esos vehículos son adaptados para servicios PMR, en los que son líderes indiscutibles en la Comunidad de Madrid. En cuanto al punto de vista humano, lo único que puedo decir de ellos son lo serios y cumplidores que son. Es una familia de empresarios muy trabajadores y, sin duda, unos grandes profesionales del sector, que apuestan siempre por dar la mayor calidad a sus clientes.”

**“COCENTRO OFRECE UNA RESPUESTA
RÁPIDA Y PERSONALIZADA”**

DIEGO RODRÍGUEZ, ADMINISTRADOR DE GRUPO CHAPÍN



“Hemos confiado nuevamente en Cocentro para la compra de estos vehículos porque estamos muy satisfechos con su atención al cliente. Su taller está absolutamente orientado a las necesidades de los vehículos industriales. Saben bien cuáles son las exigencias de las flotas, la imposibilidad que tenemos de tener los vehículos parados mucho tiempo, y dan una respuesta rápida e impecable. Cocentro nos da seguridad y una atención muy personalizada. Es un equipo muy especializado en nuestro sector.”



SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE

aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR
DE MADRID

AETRAM REMITE UNA CARTA A DÍAZ AYUSO SOLICITANDO AYUDAS DIRECTAS PARA EL DISCRECIONAL

AETRAM solicita en dicha misiva a la Comunidad de Madrid la CREACIÓN ESPECÍFICA Y URGENTE DE UNA LÍNEA DE AYUDA DIRECTA EXTRAORDINARIA PARA EL SECTOR DISCRECIONAL Y TURÍSTICO de similares características a las ya otorgadas en otras Comunidades Autónomas (Cataluña, Navarra, Comunidad Valenciana, Baleares, ...), con una dotación presupuestaria limitada y exclusiva para empresas del sector del transporte público discrecional de viajeros en autobús con una cuantía por vehículo/autorización VD y afectadas económicamente por las consecuencias de la COVID-19, para compensar la evidente pérdida económica del sector y garantizar su actividad.

LA COMUNIDAD DE MADRID PONE EN MARCHA UNA CAMPAÑA DE PUBLICIDAD A FAVOR DEL TRANSPORTE DISCRECIONAL Y TURÍSTICO

La Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid pone en marcha una campaña de publicidad (cuñas radiofónicas) que tiene como objeto "impulsar el uso del transporte discrecional de viajeros en autobús en la región de forma que se vuelvan a alcanzar los niveles de actividad anteriores a la pandemia, se persigue recuperar la confianza de los madrileños e incrementar la actividad de las empresas dedicadas a dicho modo de transporte bajo el siguiente eje: El transporte discrecional de viajeros en autobús es seguro y sostenible". Esta campaña publicitaria específica a favor del sector discrecional de la CAM tendrá una vigencia del 28 de marzo al 10 de abril y será emitida en los principales medios radiofónicos en la región, habiendo sido subvencionada por la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid.

AETRAM en reiteradas ocasiones ha solicitado "el diseño y promoción de una campaña publicitaria específica para concienciar a la sociedad del valor y la importancia que el transporte discrecional de viajeros contempla, y dado que la previsión es que en 2023 se recuperen las cifras previas a la crisis sanitaria en cuanto a demanda

del transporte discrecional y turístico por lo que se debe concienciar a la opinión pública que este tipo de transporte no es un factor de propagación por varios motivos, como la responsabilidad de los viajeros que utilizan siempre mascarilla, la reducida interacción social, la limpieza y desinfección de todos los puntos de contacto y la constante ventilación de los mismos. El Transporte Público no solo es la EMT, el Taxi o los concesionarios dependientes del CRTM, el Transporte Discrecional es Transporte Público Colectivo que reclama de la Administración un tratamiento igualitario con otros modos de transporte a través de una campaña de publicidad específica".



EL AYUNTAMIENTO DE MADRID AGRADECE A AETRAM SU DISPOSICIÓN A LOS PLANES DE TRANSPORTE DE REFUGIADOS DE UCRANIA

AETRAM trasladó en fechas recientes su disposición como Asociación a colaborar en el dispositivo que desde la Comunidad de Madrid había anunciado a través de su Presidenta Díaz Ayuso en relación con el operativo logístico y asistencial, y en concreto el relacionado con el transporte para los refugiados de Ucrania. En el mismo sentido AETRAM ha remitido similar medida al Ayuntamiento de Madrid, poniendo a su disposición los casi 2.000 vehículos que la Asociación agrupa pertenecientes a sus empresas asociadas, las cuales desarrollan su actividad de transporte discrecional de viajeros tanto a nivel nacional como internacional, y que en caso de organizarse estos convoy



de "ayuda humanitaria" por parte del consistorio municipal, que tuvieran como objeto el transporte de personas refugiadas afectadas por la guerra de Ucrania servirían para el traslado y transporte de estas personas desde las zonas afectadas por el conflicto bélico. El Ayuntamiento de Madrid ha contestado a dicho ofrecimiento trasladando a AETRAM su agradecimiento por este "generoso ofrecimiento de colaboración y solidaridad con el sufrimiento del pueblo ucraniano en estos terribles momentos", e indicando que remitirán dicha propuesta "a los servicios afectados para su tratamiento en próximos contactos en caso de que esta ayuda se pueda materializar".



MANUEL GUTIÉRREZ ZAMBRUNO, REELEGIDO PRESIDENTE DE ATEDIBUS

ATEDIBUS, la Asociación del Transporte Escolar y Discrecional de la provincia de Sevilla, ha celebrado su asamblea general, donde se han fijado los objetivos para los próximos meses, y eligiendo la nueva junta directiva, en el que ha renovado como Presidente Manuel Gutiérrez Zambruno. Al Presidente le acompañan en su nueva Junta Directiva, Anselmo Rosa (vicepresidente y secretario general) Roberto Gutiérrez (vicepresidente segundo), Raúl Amuedo (vicepresidente tercero), Jesús Moreno (tesorero), Francisco Rodríguez (contador) y los vocales: Trinidad Marín, Antonio Carrasco, Antonio Hans, Francisco Muñoz, Rafael Cabello, José Manuel Pérez, Rubén Cid y Francisco José Molina.



JUAN FRANCISCO LAZCANO ACEDO, GRAN CRUZ DE LA ORDEN DEL MÉRITO CIVIL

El Presidente de la Asociación Española de la Carretera ha sido distinguido con este reconocimiento por toda una vida dedicada a la mejora de las infraestructuras. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, fue entre 1996 y 2000 Director General de Carreteras del por entonces Ministerio de Fomento. Antes trabajó en la Subdirección General de Construcción, Conservación y Explotación del Ministerio, de la cual fue responsable durante 11 años. Un tiempo en el que se construyó buena parte de la red de autovías del país, así como los cinturones urbanos de las principales ciudades. Desde marzo de 2014 es Presidente de la AEC, cargo que ha compatibilizado hasta febrero de este año con la presidencia de la Confederación Nacional de la Construcción (CNC) y de la Fundación Laboral de la Construcción.



CRISTINA PLANA, RESPONSABLE DE LAS ESTACIONES DE AUTOBUSES DE CIMALSA

CIMALSA, empresa pública de la Generalitat de Catalunya que promueve, desarrolla y gestiona infraestructuras y centrales para el transporte de mercancías, la logística y la movilidad, incorpora a su estructura a una responsable de la unidad de estaciones de autobuses. Se trata de una nueva figura dentro de la organización, creada con el objetivo de consolidar la unidad de estaciones de autobuses. Licenciada en Publicidad y Relaciones Públicas por la Universidad de Gerona, Plana ha encabezado durante once años la dirección de Marketing del Centro Comercial Espai Gironès, situado en Salt (Girona). Previamente, fue la responsable de Comunicación de la Unión de Empresarios de la Construcción (UEC) y actuó como Product Manager de Resines Olot. Por encargo de la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Generalitat de Catalunya, desde el año 2018 CIMALSA gestiona la estación de autobuses de Gerona, situada en la planta -1 de la Estación del AVE de la ciudad. Un recinto de casi 14.000m² desde el que operan regularmente cinco compañías de transporte de pasajeros, todas en rutas interurbanas de medio y largo recorrido y a las que hay que sumar otras compañías que utilizan la estación puntualmente para viajes discretos.



PRIMERA EDICIÓN DE LA NOCHE DE LA MOVILIDAD Y LA AUTOMOCIÓN

ANFAC, FACONAUTO, SERNAUTO y FUNDACIÓN IBERCAJA han celebrado La Noche de la Movilidad y la Automoción, donde se han entregado los premios, que contaron con la presidencia de honor de S.M. El Rey. Las ministras de Industria y de Transportes han presidido esta primera edición. Meep, Vic Vivero y Mahou San Miguel han sido premiados en las categorías de Mejor Proyecto de Innovación de una Smart-Up Española, Desarrollo Sostenible en Zonas Rurales y Mejor Proyecto de Movilidad Sostenible en una Ciudad/Localidad, respectivamente. Fundación ONCE ha recibido el Reconocimiento especial a la iniciativa social en movilidad.



NACE CONFEBUS NEXTGEN

Ante la aprobación y puesta en marcha del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España (PRTR), aprobado por el Gobierno, que contempla diferentes líneas de ayudas y subvenciones en el sector de la movilidad y el turismo sufragadas con Fondos Europeos, CONFEBUS ha decidido crear CONFEBUS NextGen, una oficina técnica de proyectos que preste apoyo a sus asociados en el ámbito de la captación de las mencionadas ayudas y subvenciones, y abierta a otras entidades públicas y privadas. Para ello, la Confederación Española de Transporte en Autobús, CONFEBUS, ha firmado un acuerdo con Think & Move.



NUEVA ESTRUCTURA DE DELEGADOS DE AET

La Asociación Española del Transporte crea una estructura de delegados territoriales para aumentar su presencia regional y acercar sus actividades a todo el país. Así, la AET cuenta con la representación y el trabajo de los siguientes delegados territoriales: Galicia norte (Coruña): José Antonio Ferreira Dapía; Galicia sur (Vigo): Antonio Bua Domínguez; León: Manuel Díaz Pavón; Asturias: Héctor Manuel García Muñiz; Cataluña: Carlos Rodríguez Reichardt; Andalucía Occidental (Algeciras): Juan Antonio Ureta Pérez; Andalucía Oriental (Granada): Alejandro Grindlay Moreno; Valencia y Murcia: Pedro Catalán Vena.



CONFEBUS, EN EL GRUPO DE EXPERTOS EN MOVILIDAD MULTIMODAL DE LA CE

La Comisión Europea ha seleccionado a CONFEBUS, en la persona de su director, Jaime Rodríguez Medal, para formar parte de su grupo de expertos en movilidad multimodal sostenible de viajeros. Los expertos elegidos para este grupo, llamado Foro de la Movilidad Multimodal de Viajeros, asistirán a la Comisión Europea en la preparación de iniciativas y regulación en el campo de la movilidad multimodal de las personas. Creado este mismo año, el Foro está compuesto por representantes de las administraciones de los Estados miembros de la UE a todos los niveles, otros organismos públicos y de las organizaciones que la Comisión Europea ha seleccionado. El objetivo de los expertos es asesorar a la Comisión Europea ante iniciativas y regulación, prestar apoyo técnico y experiencia, así como identificar buenas prácticas, entre otras tareas para el desarrollo de la política europea de transportes en este campo.

BUSWORLD TURQUÍA, EL PRIMER ESPECTÁCULO DE BUSWORLD DESDE LA PANDEMIA

La novena edición de Busworld Turquía, organizada por Busworld y su socio turco, HKF Trade Fairs, se llevará a cabo durante tres días, del 26 al 28 de mayo de 2022, en el Istanbul Expo Center. Será una feria muy simbólica, ya que Busworld Turquía fue la última feria comercial del sector justo antes de que las fronteras del mundo cerraran debido a la pandemia -marzo de 2020- y ahora resulta ser la primera feria comercial de Busworld después de la pandemia. Durante la última edición en 2020, la exposición acogió a 129 expositores. El espectáculo fue visitado por 7.935 visitantes profesionales, lo que fue sorprendentemente teniendo en cuenta que la pandemia de Covid comenzaba a extenderse en ese momento. La exposición ya cuenta con más de 130 expositores y este número sigue creciendo constantemente. Fabricantes de vehículos, fabricantes de autobuses y autocares y carroceros exhibirán sus últimos vehículos en una superficie de 12.500 m². Busworld Turquía tendrá su propio rincón de oradores ubicado en el stand de Busworld en el pabellón 2. Se invita a los expositores a presentar breves discursos sobre proyectos específicos y experiencias. La lista actualizada de expositores está disponible en la web www.busworldturkey.org





BARCELONA SACA A CONCURSO 83 AUTOBUSES ELÉCTRICOS

Se trata de la licitación para el mayor pedido de autobuses eléctricos en la flota urbana de Barcelona. El concurso busca proveedores para el suministro de hasta 83 unidades de carga nocturna, estándar y articulados, que se añadirán a la flota en 2023 Transports Metropolitans de Barcelona. La licitación está dividida en tres lotes, todos de vehículos 100% eléctricos y de emisión cero, que suman 65 unidades con posibilidad de ampliarlas hasta 83 en función de la financiación y las ayudas disponibles. Dos de los lotes son de coches de tamaño estándar (12 metros) de carga nocturna por pantógrafo, de los que se contratarán 45 unidades ampliables a 63. El tercer lote lo forman 20 unidades articuladas (de 18 metros de longitud) de carga nocturna por pantógrafo u otras tecnologías.



ALSA, MEJOR COMPAÑÍA EN EXPERIENCIA DE CLIENTE 2021 EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE

La compañía de movilidad Alsa ha obtenido el reconocimiento del sello Best Customer Experience (BCX) a la mejor compañía en Experiencia de Cliente en el sector de Transporte a nivel global, que incluye a España e Iberoamérica. Este índice BCX es uno de los mayores reconocimientos a la excelencia, mejores prácticas e innovación en experiencia de cliente en España e Iberoamérica. De acuerdo a las opiniones de los encuestados, Alsa destaca por la puntualidad, fiabilidad y comodidad de sus servicios alcanzando unas ratios de satisfacción superiores a la media del sector. El año pasado, la compañía fue reconocida al mismo nivel en España.

MAURICIO ÚBEDA, NUEVO DIRECTOR DE LA CÁTEDRA VECTALIA MOVILIDAD

Mauricio Úbeda Müller es Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Valencia; profesor titular de la Escuela Politécnica Superior desde 1986, en el Área de Ingeniería e Infraestructuras de los Transportes del Departamento de Ingeniería Civil; asume ahora la dirección de esta Cátedra que se ha convertido en un referente desde su creación en 2015. La Cátedra Vectalia Movilidad nació como respuesta al creciente interés de empresas, profesionales e investigadores en el sector de la movilidad y el transporte para mejorar la calidad de vida en las ciudades. Una preocupación que se extiende a toda la sociedad y en la que se trabaja para ofrecer un punto de encuentro, un lugar de reflexión, debate e investigación en todo lo referido a los sistemas de movilidad sostenibles y seguros. Resultado de esta investigación son las jornadas organizadas por la Cátedra, como "La hora del Hidrógeno", celebrada el pasado año, o la formalización del nuevo máster en Movilidad Urbana Inteligente que también se impartirá en la Universidad de Alicante.



EMT MADRID OBTIENE LA ISO 9001 DE CALIDAD Y LA ISO 14001 DE MEDIO AMBIENTE

El director gerente de EMT Madrid, Alfonso Sánchez, ha recibido del presidente de Cámara Certifica, Alfredo Berges, la certificación integrada de su Sistema de Gestión Corporativo, en base a las normas de referencia ISO 9001 de gestión de la calidad e ISO 14001 de gestión medio ambiental. Esta certificación es aplicable a los Centros de Operaciones de EMT en Carabanchel, La Elipa, Sanchinarro y Entrevías, junto a su Sede Central, así como en un amplio número de servicios y operativas internas. Desde 2020, EMT está inmersa en una paulatina integración y unificación de todos los sistemas de gestión existentes hasta conseguir su primer certificado corporativo global en el año 2021, cuyo alcance será ampliado en periodos posteriores a fin de cumplir los estándares normativos de calidad y medio ambiente vigentes en nuevas áreas.



ACTUALIDAD

→ MERCADO



EL MODELO TEMSA MD9 ELECTRICITY YA RUEDA POR FRANCIA

TEMSA ha participado en Autocar Expo con tres vehículos. MD9 electricITY, el autobús eléctrico de TEMSA que hizo su debut en Francia por primera vez, fue uno de los vehículos que más llamó la atención de la feria con su tecnología y comodidad respetuosas con el medio ambiente. En el marco del programa de demostración lanzado, se entregaron 3 vehículos modelo MD9 electricITY a UTP, uno de los principales operadores de del sur de Francia. Su objetivo es aumentar la cantidad de vehículos que contribuirán a la visión de 'Smart Cities' con un objetivo de cero emisiones en la región.

MASATS RENUEVA SU WEB CON NUEVOS SERVICIOS AL CLIENTE

Masats ha lanzado su nueva web corporativa www.masats.es y la versión para EEUU www.masats-llc.com. Tanto la parte visual como el contenido se han actualizado para facilitar la navegación y la interacción, así como aportar mayor valor a los clientes. La Home ofrece acceso transversal a distintos apartados, así como una galería de imágenes con vehículos que cuentan con puertas Masats en todo el mundo. El apartado corporativo se ha ampliado para explicar mejor la propuesta de valor. El apartado de producto incorpora un filtro de búsqueda. Es especialmente destacable el apartado de Postventa, que además de información de la Red de asistencia, ofrece nuevas aplicaciones y servicios y acceso al nuevo Portal de Recambios. Para talleres oficiales o de grandes operadores, se ha creado la aplicación Masats Assist, desarrollada para la gestión de garantías y reparaciones.



Join Us in Paris!

El evento para los profesionales de la movilidad europea

INVITADO DE HONOR MILÁN

MÁS de **250** expositores y más de **11.000** participantes de 60 países

MÁS de **50** eventos, charlas, presentaciones, talleres, y más

MÁS de **100** ponentes, expertos, y profesionales de la movilidad

Para más información: Promosalons España
marketing@promosalons.es
Tel. 932178596

EUROPEAN MOBILITY EXPO

07 ▶ 09 junio 2022
París, Porte de Versailles

Organizado por
GIE **objectif transport public**
Compagnie de Transport GART | UTP

eumo-expo.com
[@EuMoExpo](https://twitter.com/EuMoExpo) | [EuMo Expo](https://www.linkedin.com/company/eumo-expo)

En colaboración con



Con el apoyo de



Invitado de honor 2022



Colaborador oficial





GASNAM PRESENTA EL CORREDOR VASCO DEL HIDRÓGENO

La asociación de movilidad sostenible Gasnam ha celebrado una jornada online para presentar el Corredor Vasco del Hidrógeno, una iniciativa pionera, que nace de la mano de Petronor y Repsol, para avanzar en la descarbonización del transporte, entre otros sectores. Iñaki García Sanz, responsable del Área del Vehículo Integral de la empresa Irizar, explicó el estado actual del proyecto que llevan a cabo para desarrollar una solución de autocar de hidrógeno de largo recorrido. Una solución cero emisiones para el transporte de pasajeros por carretera, con prestaciones similares a las de los vehículos diesel. “El objetivo es dar una solución cero emisiones para el transporte por carretera de pasajeros de larga distancia con atributos y prestaciones similares a los vehículos diesel. Nos hemos marcado una autonomía de 500 kilómetros y un tiempo de repostaje de unos 10 minutos con dos prototipos diferentes. Pero todavía hay que afrontar algunos retos y validar la tecnología de cara a una futura producción en serie”.



IRIZAR OBTIENE LA HUELLA DE CARBONO DE SU ACTIVIDAD

La planta que el Grupo Irizar tiene en Ormaiztegui (Guipúzcoa) ha obtenido el certificado de Huella de Carbono de actividad del 2020, verificada en el 2021. Irizar, grupo firmemente comprometido con la protección del Medioambiente y el Cambio Climático, ha realizado una valoración y cálculo de emisiones detallado que ha sido verificado por la Oficina del Cambio Climático de España a través del Ministerio de Transición Ecológica y el Reto demográfico.



ZEROID FABRICARÁ EN ESPAÑA CHASIS ELÉCTRICOS Y DE HIDRÓGENO PARA AUTOBUSES

QEV Technologies, empresa especializada en el desarrollo y la fabricación de vehículos eléctricos, al frente del Hub de Descarbonización de la Zona Franca de Barcelona, ha presentado la nueva marca ZEROID, que ofrecerá vehículos 100% eléctricos. La producción de la nueva marca se iniciará en 2023 y prevé fabricar 60.000 vehículos al año diseñados para el transporte de mercancías y de última milla entre los que habrá furgonetas, camiones de reparto y plataformas eléctricas y de hidrógeno para autobuses y camiones pesados. Se prevé que para 2023, la producción estimada de eVans fabricadas será de 5.400 unidades y la de eBuses de entre 100 y 200 unidades. La puesta en marcha de su producción en Barcelona supondrá la reindustrialización de las tres plantas de Nissan. ZEROID generará 1.000 puestos de trabajo directos en tres años, que aseguran la contratación de los extrabajadores Nissan, y 6.000 empleos indirectos. Para ello, QEV invertirá 200 millones de euros, y el D-Hub 800 millones de euros. El proyecto busca situar a España como referente en movilidad sostenible.

LOS LETREROS G5 ALTA DEFINICIÓN DE HANOVER DISPLAYS EN BILBOUS

Forman parte del equipamiento del nuevo autobús eléctrico Irizar ie tram adquirido por el operador de autobús de la ciudad de Bilbao. HANOV127 mmER es pionero en utilizar esta tecnología y fue la primera marca que introdujo en el mercado español los primeros letreros electrónicos de alta resolución. Esta nueva gama utiliza la última tecnología para reducir a 2mm el espacio entre LEDs, resultando una resolución total 30 veces superior al número total de leds en un equipamiento estándar. El resultado es una mayor claridad y definición de los mensajes minimizando el efecto pixel, además de ofrecer escala de grises para una óptima interpretación de logos, fotografías y cualquier diseño gráfico.





TEMSA TRABAJA EN ESPAÑA PARA POTENCIAR LA POSVENTA

El pasado día 3 de marzo, el distribuidor para España de Temsa, Marín Ayala, recibió en sus instalaciones de Murcia al Sr. Sinan Senyurek, Export Parts & Service Manager, de la empresa TEMSA SKODA SABANCI.

Durante la visita, se llevaron a cabo distintas acciones, encaminadas a la optimización de recursos y mejoras en la red de servicios para Temsa. También se trabajó en la creación de estrategias para la proyección y desarrollo de la marca en España. Se analizaron distintos puntos sobre la mejora en el procesamiento de pedidos de compras, agilización en el envío de repuestos desde el nuevo almacén logístico establecido en Francia y optimización de los costes de transporte para pedidos urgentes y de stock.

Durante la reunión mantenida, se establecieron las condiciones para poder ampliar la cobertura de servicio mediante la asignación de talleres colaboradores Temsa para la atención de posventa en los vehículos de la marca.

Otros de los puntos tratados, fue el proceso de gestión de las posibles intervenciones en garantía que se puedan producir para los vehículos en ese periodo con el fin de garantizar la satisfacción del cliente con respecto a la calidad del producto, celeridad en la tramitación de las mismas.



CONTINENTAL AUMENTA SUS VENTAS UN 6% Y LOGRA UN BENEFICIO DE 1.455 MILLONES

En un entorno de mercado persistentemente turbulento, 2021 ha sido un buen año para Continental, consiguiendo un resultado neto positivo cercano a los 1.500 millones de euros. La pandemia del coronavirus, la baja producción de automóviles debido a la escasez de componentes electrónicos, así como los importantes aumentos de los costes en las áreas de adquisición y logística tuvieron un impacto especialmente significativo en las ventas y los beneficios de la empresa que cotiza en el DAX. No obstante, Continental alcanzó sus objetivos anuales. Con su estrategia reajustada y su correspondiente estructura orientada al mercado, la empresa tecnológica también fijó estratégicamente su rumbo para el futuro. Datos relevantes:

- Las ventas consolidadas se sitúan en 33.800 millones de euros
- El EBIT ajustado asciende a 1.900 millones de euros, un 38% más que en 2020
- El beneficio neto se sitúa en 1.500 millones de euros, frente a las pérdidas de 962 millones de euros en 2020
- La compañía alemana propone un dividendo de 2,20 euros por acción



La garantía
del fabricante

SISTEMA DE SEGURIDAD PARA SU FOSO DE TALLER



- INSTALACION RÁPIDA
- FÁCIL DE USAR
- COMPATIBLE CON GATOS DE ELEVACIÓN O BANDEJA DE ACEITE EN EL FOSO
- HECHO A MEDIDA DE SU FOSO
- CERTIFICACIÓN DE MONTAJE
- PRODUCTO CE



Contacte con nosotros a
comercial@sefac.es o al tel. 91 672 3612
www.sefac.es o [facebook/SefacEspana](https://www.facebook.com/SefacEspana)



APAREZCA AQUÍ EN SU DÍA FELIZ

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



AUTOCARES EMILIO SECO INCORPORA 25 AUTOCARES HÍBRIDOS DE GNC IRIZAR

Autocares Emilio Seco, la empresa de servicios discretos del grupo Moventis en Mallorca, ha invertido 4 millones de euros para renovar y reconvertir su flota de autocares a modelos sostenibles. Con esta inversión, ha renovado el 65% de su flota.

CIUDAD REAL PRESENTA TRES NUEVOS AUTOBUSES DE GAS DE SCANIA Y CASTROSUA

Los autobuses adquiridos por AISA, empresa que gestiona el servicio de autobús urbano de Ciudad Real, cuentan con 19 asientos y capacidad para 55 pasajeros de pie con una longitud de 10,2 metros.



VOLVO ENTRA EN LA FLOTA DE AUTOCARES INTERBUS CON UN VEHÍCULO CARROZADO POR IRIZAR

Es un autocar con chasis Volvo B11R4X2460CV y con carrocería Irizar I6S. Autocares Interbus cuenta con 85 años de historia. Apuesta siempre por tener una flota moderna, segura y confortable. Tiene vehículos con capacidades de entre 19 y 75 plazas.

FERQUI ENTREGA UN VEHÍCULO IVECO A AUTOCARES PUESTA DEL SOL

La empresa madrileña Autocares Puesta Del Sol ha adquirido un Ferqui Nora PMR sobre chasis Iveco. La operación se ha realizado a través del concesionario Cocentro. El vehículo tiene una configuración de 36 asientos + C. Es apto para servicios escolares.



TEISA PUSO EN CIRCULACIÓN EL PRIMER HÍBRIDO INTERURBANO DE GARROTXA CON SCANIA

El modelo elegido es un Scania Interlink LD hybrid que combina un motor diésel Euro VI c de 9 litros y 320CV con un motor eléctrico de 170cv. Dispone de 55 plazas, espacio para una silla de ruedas y está preparado para realizar transporte escolar.

LUIS DIAZ ALMUIÑA, S.L. ADQUIERE UN VEHÍCULO GBISTER-TEKAYDINLAR

Conocida como Autocares Díaz, la empresa de autocares ubicada en Antas de Ulla, ha ido creciendo desde 1971. Actualmente cuenta con 14 autocares que van desde las 14 plazas hasta las 55. Este es un Mercedes-Benz Sprinter Panelvan 519 PMR automática.





AUTOCARES CHAMBITOS, UN NEOPLAN TOURLINER COMO HOMENAJE

El nuevo Neoplan Tourliner es el tercero de Chambitos, en su flota de 19 unidades. Es una empresa de transporte de viajeros afincada en Ayora (Valencia) desde 1936. Ha plasmado la imagen de su fundador, Jerano Gozálviz, en la trasera del nuevo autocar.

SANJUAN ABAD HA ADQUIRIDO 6 VEHÍCULOS SETRA

Empresa Boadilla (Sanjuan Abad S.L.), fundada en 1932, operadora de servicio de transporte entre Boadilla del Monte y Madrid, con una flota de 53 vehículos adscritos al Consorcio Regional de Transportes de Madrid, compró 6 Setra 415 business.



RENTALBUS SE ESTRENA EN ESPAÑA: ENTREGA DE 4 VDL A AUTOCARES PRESAS

RENTALBUS ha puesto a disposición del operador, para servicios BlablaCar, un total de 4 vehículos en alquiler. Son modelo VDL Futura FHD2-129 de 13 metros con 440 cv, con capacidad de pasajeros 53+1+1.



AUTOBUSES URBANOS DE TALAVERA APUESTA POR ISUZU

Mobility Bus, distribuidor de ISUZU, ha entregado un CITIBUS (urbano de 9,5 m Low Entry con capacidad de 20 pasajeros sentados y 50 pasajeros de pie y plaza para silla de ruedas o carrito) a la empresa Autobuses Urbanos de Talavera (grupo Monbus).

SOMAUTO ENTREGA UN VEHÍCULO EN APETAM 2022 A TRANSANDALUCÍA

El modelo elegido fue el Otokar Ulyso T. Es el primer autobús discrecional de 10,10 metros adquirido por la empresa malagueña. Trasandalucía es una empresa con más de 50 años en el transporte de viajeros, que comenzó a trabajar con autocares y taxis.



EXCURSIONES MENOCA APUESTA POR LOS AUTOBUSES OTOKAR

La empresa familiar de Ruesga (Santander) cuenta con una flota de 8 vehículos: uno de ellos Navigo T de 7.8 metros con capacidad de hasta 31 pasajeros, clase III. La entrega ha sido realizada por Somauto, el distribuidor oficial de Otokar en España.

DBUS INCORPORA A SU FLOTA 9 AUTOBUSES HÍBRIDOS ARTICULADOS DE MAN

Se trata de un vehículo híbrido del modelo MAN LION'S CITY (18C) Efficienthybrid EURO 6d. Con ellos, Dbus tiene una de las flotas más sostenibles, con 62 autobuses híbridos o eléctricos, lo que supone un 45% respecto al total de la flota.



AUTOCARES QUIJADA APUESTA POR TEMSA

Ha comprado el modelo Prestij SX a Marín Ayala, distribuidor oficial de Temsa en España. Un nuevo minibus TEMSA circulará en breve por las carreteras de Cáceres. Se trata de un minibus de 7 metros de longitud que cuenta con 29 plazas más conductor.

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

FIAT DUCATO



Vendo Fiat Ducato, adaptada, cuatro sillas o 13 Pax. 265.000 Km. 2008. 24000 € más IVA. 605678782. Vicente.

MERCEDES SPINTER



Vendo Mercedes Sprinter 2006. Dos sillas de ruedas, 19 Pax. 490000 Km. 605678782. Vicente



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 18210 Pelgros (Granada) T. +34 958 466 164



¡ENHORABUENA!

Los profesionales del transporte de viajeros han elegido los mejores vehículos del año 2022

#premiosnacionalesdeltransporte



PATROCINADORES:



V O L V O

Transporte Urbano en la ciudad

Nos mueve la Descarbonización

Por eso nuestros autobuses se mueven emitiendo un -33% CO₂*



*Según protocolo SORT1 de la UITP

No todos los híbridos son iguales. Según el Estudio de evaluación de tecnologías de autobuses urbanos de INSIA, en colaboración con la Universidad Politécnica de Madrid, 2021, un autobús urbano de pasajeros Full Hybrid, en ciclo SORT1, reduce las emisiones de CO₂ más que un Mild. Y es 5% más silencioso. Por eso Volvo cuenta con autobuses con tecnología Full Hybrid, como el 7900, para contribuir con el respeto por el medio ambiente.



Volvo Buses. Driving quality of life.

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

Año 28. #282.
Abril 2022

www.revistaviajeros.com

VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal



MAN LION'S INTERCITY LE AUTOBÚS DEL AÑO 2022 EN ESPAÑA



LA REVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE METROPOLITANO

EL NUEVO MAN LION'S INTERCITY LE ES APTO PARA USO URBANO E INTERURBANO

ESTE NUEVO MODELO DE LA FAMILIA MAN PERMITE UNA GRAN FLEXIBILIDAD EN SU CONFIGURACIÓN PARA ADAPTARSE A TRES LONGITUDES Y USO URBANO E INTERURBANO

Con el perfeccionamiento del diseño "Smart Edge" de MAN, el Lion's Intercity LE completa la actual familia de autobuses MAN y sienta las bases de la clase Low Entry. MAN Truck & Bus ha logrado diseñar y ofrecer un modelo de acceso moderno que cumple con todos los requisitos de forma ideal y rentable.

El nuevo MAN Lion's Intercity LE se ofrece en 6 versiones que sustituyen a tres series de modelos: la serie LE derivada del autobús urbano de piso bajo Lion's City, el Lion's City Ü (A 20) (que también se basa en el modelo del autobús urbano) y el popular Lion's City LE/Ü (A 78).

LAS VERSIONES DEL MAN LION'S INTERCITY LE

Hay 2 versiones interurbanas: 12 metros (42C) y 13 metros (43C). Para uso urbano habrá dos versiones con la misma longitud, el Lion's Intercity LE 12 (32C) y el Lion's Intercity LE 13 (33C). Las otras dos versiones corresponderán al Lion's Intercity LE 14 (34C y 44C) de tres ejes.

ADAPTADOS A CADA TIPO DE SERVICIO

Aunque el diseño exterior para ambos tipos de servicios es idéntico, cada variante se adapta perfectamente a los distintos perfiles de uso. En función de las necesidades del cliente, se ofrecen plataformas en la zona del piso bajo, y los compartimentos de equipaje se ajustan en altura. El nuevo concepto de asientos y las modernas barras de sujeción al techo con sección transversal completan el con-

cepto interior. En la versión orientada a un uso urbano, las butacas van ancladas al suelo en la parte delantera (similar al MAN Lion's City LE). En la versión interurbana, equipa butacas en altillos y no a la altura del suelo (similar al MAN Lion's Intercity).

UN LUGAR DE TRABAJO MODERNO

El puesto del conductor se ha elevado 110 milímetros, y esto hace que se sitúe al conductor a la altura de los ojos del pasajero. El anterior compartimento de IT situado sobre el conductor se ha sustituido con uno nuevo con inserciones normalizadas de 19 pulgadas para instalaciones eléctricas o enrutadores WLAN y RIO Box. La cúpula entre el conductor y la entrada puede coronarse con una iluminación cálida y directa para la zona de compra de los billetes. En general, hay disponibles dos puestos del conductor: la versión clásica del Lion's Intercity y el puesto del conductor MAN totalmente compatible con el VDV de la nueva generación de Lion's City. Aquí la parte inferior puede ajustarse con el volante según las necesidades del conductor. Centrándose en la ergonomía, la comodidad y la seguridad, se ha optimizado el puesto del conductor VDV y la facilidad del manejo a través de la disposición de los interruptores e instrumentos.

UN AMPLIO EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD

Como todos los autobuses MAN, el Lion's Intercity LE también cuenta con un amplio equipamiento de seguridad. Homologado según la ECE R66.02 para todas las clases de vehículos (solo obligatorio legalmente para la Clase II). El peso extra debido a los refuerzos adicionales en la parte trasera ha sido compensado con otras medidas de reducción de peso. Además, ya dispone de ABS/ASR y de un eficaz asistente de frenado, ambos de serie, y del programa electrónico de estabilidad ESP. En caso de una fuerte frenada de emergencia, las luces de freno LED también van más rápido. El tempomat adaptativo de la velocidad de cruce (ACC) y el sistema de advertencia de abandono del carril (LGS) están disponibles opcionalmente en versiones hápticas o acústicas.

Para la protección eficaz contra incendios, todos los materiales del compartimento interior están certificados según la directiva



ECE R 118.03 y se encuentra instalada de serie un sistema de extinción de incendios en el compartimento del motor y en otros lugares de montaje importantes. Finalmente, y como opción, se monitorizan en todo momento su presión mediante el control de la presión de inflado de neumáticos (TPM, Tyre Pressure Monitoring).

Como opción, para la prevención de accidentes que tienen su causa en el ángulo muerto, dispone de un sistema de giro con advertencia activa y detección de peatones.

Los faros delanteros y traseros son un ejemplo del alto nivel de seguridad que ofrece el nuevo MAN Lion's Intercity LE. Además de las luces de marcha diurna de LED, las luces traseras de LED también forman parte del equipamiento de serie, y los faros delanteros también están disponibles en LED.

UN MOTOR POTENTE CON EL MÍNIMO DE EMISIONES

El nuevo autobús interurbano también destaca por su motor. Gracias al D1556 LOH, tomado de la nueva generación de autobuses urbanos, el Lion's Intercity LE convence ahora por su potente y cómoda tracción, que es adecuada tanto para el tráfico urbano o interurbano como para un servicio con topografías más exigentes. El motor de 6 cilindros altamente eficiente de 9 litros está disponible con los niveles de potencia de 280 CV (206 kW), 330 CV (243 kW) y 360 CV (265 kW) y un par máximo de 1200 a 1600 Newton metros. Este espectro de rendimiento hace que el autobús interurbano sea el más apropiado para topografías exigentes.

A partir de 2023, justo a tiempo para el lanzamiento de la versión urbana, el motor D15 de las variantes City e Intercity podrá complementarse opcionalmente con el sistema MAN EfficientHybrid, que contribuye a reducir considerablemente el consumo de combustible y, por tanto, las emisiones.

Todos los motores MAN para el Lion's Intercity LE se pueden equipar con las dos cajas de cambio automáticas Voith DIWA.6 (cuatro marchas) o la nueva ZF Ecolife 2 (seis marchas) para garantizar una conducción lo más eficiente posible y, al mismo tiempo, relajada. Por primera vez, MAN ha prescindido de la caja de cambios manual de seis marchas para este segmento.

LION'S INTERCITY LE, EL CAMPEÓN DEL TCO

SU CADENA CINEMÁTICA POTENTE Y ECONÓMICA, SU MODERNA CONECTIVIDAD Y EL PAQUETE DE EQUIPAMIENTOS ORIENTADO AL USO ELEGIDO, CONVIERTEN A ESTE NUEVO MODELO EN TODO UN REFERENTE EN CUANTO A AHORROS DE COSTES EN LA EXPLOTACIÓN

MANTENIMIENTO OPTIMIZADO

Para el nuevo autobús Low Entry, MAN ofrece una multitud de servicios analógicos y digitales que facilitan el trabajo diario a los conductores y los propietarios. Por ejemplo, un ordenador de mantenimiento dinámico controla el momento adecuado para la próxima visita al taller. Indica, en función del uso y la carga o del tiempo de funcionamiento del motor, en qué intervalos se deberá realizar el mantenimiento. Naturalmente, se pueden firmar también para el Lion's Intercity LE unos contratos de servicio y mantenimiento adaptados al uso concreto y optimizados con vistas al TCO.



Hasta
121
pasajeros

UN ATRACTIVO Y EFICIENTE DISEÑO



Siguiendo el diseño "Smart Edge" de la marca, directamente en el consumo de combustible. En el interior todo el concepto de compartimento se ha diseñado para que sea luminoso, elegante, y suave, con componentes de bajo consumo energético.

VARIEDAD DE ASIENTOS



Para uso Interurbano se instalan los asientos "MAN Intercity Basic" (en la imagen) que están disponibles tanto sin cinturones, como con cinturones de dos o tres puntos. Para uso urbano se monta el modelo de butaca "MAN City Comfort", también está disponible con cinturón abdominal (similares a los de servicio interurbano), o el modelo "MAN City Shell". Los asientos de la zona trasera se van elevando lentamente, ofreciendo un tipo de asientos de teatro que, por lo general, resulta familiar en los autocares de alta gama.

UNA CABINA DE CONDUCCIÓN MODERNA



El conductor se encuentra con un lugar de trabajo moderno y ergonómico que encaja perfectamente en el concepto de diseño con la elegante puerta de la cabina curvada.

MOTORES MUY ECOLÓGICOS



Los nuevos motores MAN son aptos para biodiésel, así como para aceites vegetales hidrogenados y combustibles sintéticos (XtL) sin necesidad de realizar cualquier adaptación.

COMPARTIMENTO DE EQUIPAJES AJUSTABLE



Los modernos railes de sujeción en el techo o los compartimentos de equipaje ajustables en altura pueden configurarse de forma opcional tanto como versión abierta como cerrada, y esta última también cuenta con modernas opciones de servicio para la luz, el aire y la llamada de servicio.

LA MEJOR CLIMATIZACIÓN E HIGIENE



Los filtros de aire de la cabina antivirales originales MAN son una medida de protección higiénica fiable contra la transmisión de virus. Una novedad es el sensor de calidad del aire (AQS), que pasa automáticamente al modo de aire circulante cuando el aire exterior es deficiente. Cuenta también con ventanas abatibles, que son sencillas y muy amplias y una opción de ventilación básica.

GRAN VARIEDAD DE ACCESOS



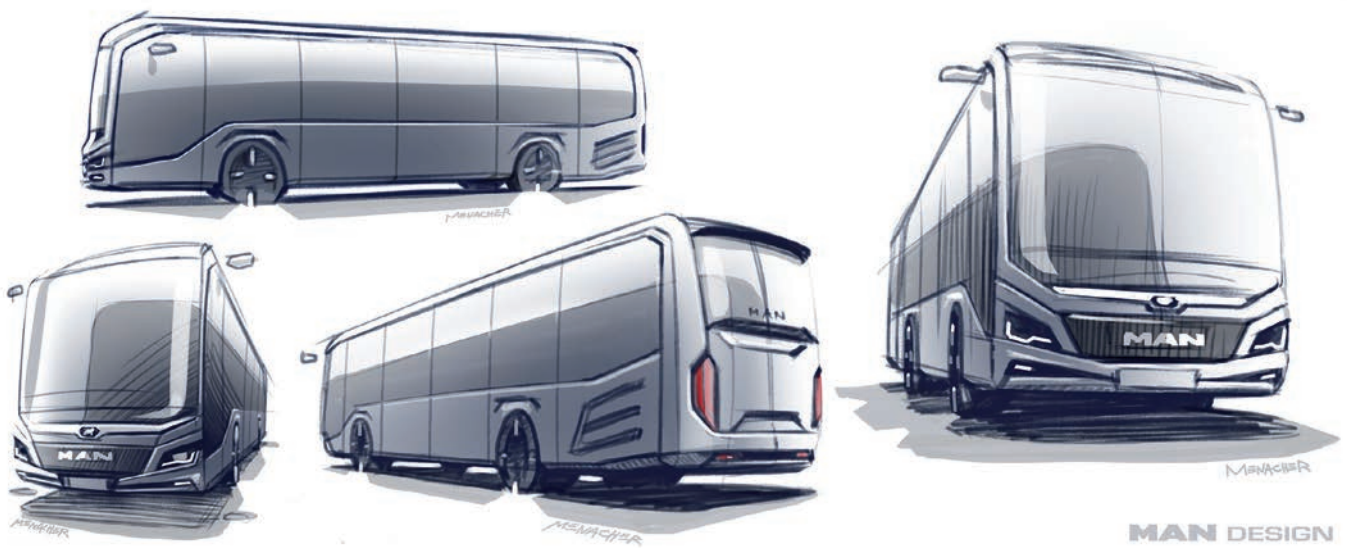
De serie, la versión urbana cuenta siempre con puertas oscilantes hacia dentro de doble hoja en la parte delantera y central. El modelo interurbano siempre está equipado de serie con una puerta oscilante hacia fuera, de una o dos hojas en la puerta delantera y siempre de dos hojas en la segunda puerta central. Todos los vehículos Lion's Intercity LE tienen disponibles para escoger la opción con puertas correderas basculantes eléctricas de 2 hojas del sistema de tecnología modular de MAN. La tercera puerta se suministra de serie solo para los vehículos urbanos de tres ejes, y está disponible para los demás modelos bajo petición especial del cliente.

6 versiones
y 3 longitudes

LUCES LED EN TODAS LAS FUNCIONES DE ILUMINACIÓN



Las luces LED no solo destacan por el diseño, sino que también contribuyen a la seguridad y a la reducción de los costes operativos. Además de las luces de marcha diurna de LED, las luces traseras de LED también forman parte del equipamiento de serie, y los faros delanteros también están disponibles en LED. Destacan por su bajo consumo, durabilidad y aportar un 50 % más de luminosidad y alcance. Asimismo, la luz blanca brillante cansa menos al conductor. Gracias al moderno concepto de iluminación con luz directa y continua, que es nuevo para un autobús para el transporte de línea, el compartimento interior parece más espacioso, acogedor y luminoso. El blanco cálido garantiza una iluminación uniforme y ambiente cálido. Opcionalmente puede ser una iluminación más potente de 100 lux o una iluminación ambiental discreta.



LAS PERSONAS DETRÁS DEL PROYECTO

MUCHOS AÑOS DE TRABAJO Y UN GRAN EQUIPO HUMANO

UMUT KARA, DIRECTOR DEL PROYECTO EN LA PLANTA MAN DE ANKARA

“Como novedad en MAN, una parte importante del desarrollo de este autobús tuvo lugar en la planta de Ankara”



Umut Kara lideró un equipo de 67 ingenieros que trabajó en el proyecto desde octubre de 2018. Tenían la difícil labor de lograr que el vehículo fuera funcional tanto en operaciones urbanas como para servicios de cercanías. Debían crear un

autobús de diseño atractivo, con mucho espacio, accesible, cómodo y que ofreciera la máxima seguridad, sin perder de vista nunca la rentabilidad y con un precio de compra competitivo. Lo lograron y a tiempo, incluso a pesar de la pandemia de coronavirus. Desde el primer día, prestaron atención al lema de MAN “El cliente primero” de una forma totalmente nueva. “Formamos ocho equipos de enfoque que comprenden una amplia muestra representativa de empleados, desde el asistente de la junta hasta el personal de producción, gerentes de personal, colegas de ventas y expertos en tecnología. Estas personas revisaban con frecuencia nuestros prototipos desde diferentes puntos de vista y nos daban su opinión. Por lo tanto, incluimos la experiencia del cliente desde el principio de nuestro proceso de desarrollo. Esto fue increíblemente beneficioso y dio lugar a numerosas actualizaciones y mejoras que nunca habríamos podido realizar basándonos únicamente en datos técnicos”, afirma Kara.

STEPHAN SCHÖNHERR, VICEPRESIDENTE DE DISEÑO DE AUTOBUSES DE MAN

“Nuestro Lion's Intercity es atractivo, flexible, seguro y muy acogedor para los viajeros”



El equipo de diseño de la sede central de MAN en Múnich ha logrado que este moderno autobús parezca cualquier cosa menos un vehículo de precio optimizado. Uno de los mayores desafíos fue el diseño del vehículo modular bajo las exigentes especificaciones MAN. Un punto importante ha sido “el concepto de color y acabado brillante así como la iluminación interior y los nuevos asientos sujetos al techo que marcan tendencia”, afirma Stephan Schönherr.

SEBASTIAN ROMER, DIRECTOR DE LANZAMIENTO DEL MAN LION'S INTERCITY LE

“Hemos preparado todo a fondo para presentarlo al mercado”



Sebastian Römer, ha sido el responsable del lanzamiento del modelo con eventos y campañas de comunicación. Junto a él, había compañeros de las divisiones de marketing, diseño, comunicaciones y ventas. “Tenemos otros lanzamientos que planear después de este”, dice. Hay planes para lanzar más versiones del MAN Lion's Intercity LE que deben

introducirse en el mercado en enero de 2024.



MAN LION'S INTERCITY LE

AUTOBÚS DEL AÑO 2022 EN ESPAÑA

En la imagen, de izquierda a derecha, con ambos trofeos: Stéphane de Creisquer, Director General de MAN Truck & Bus Iberia, y Manuel Fraile, Director Comercial Buses en MAN Truck & Bus Iberia.



EL GRUPO MAN GANÓ DOBLE PREMIO EN ESPAÑA.
MAN GANÓ EL AUTOBÚS DEL AÑO 2022
Y NEOPLAN EL AUTOCAR DEL AÑO 2022

JURADO DEL AUTOBÚS DEL AÑO 2022 EN ESPAÑA

AISA - Fortunato Pascual Hernansanz
 ALSA - Miguel Ángel Alonso Juliá
 ARRIVA SPAIN - Carlos Crespo
 ASCABUS - Agustín Gómez
 AUCORSA - Ana Tamayo
 AUESA - Ángel Luis Andreu
 AUVASA - Álvaro Fernández Heredia
 AVANZA - Eloísa Díaz de Diego
 BELIZÓN Y RODRÍGUEZ - Nicolás Rodríguez Ballesteros
 COMPAÑÍA DE TRANVÍAS DE LA CORUÑA - José Ignacio Prada Vázquez
 DBUS - Igor González Aranburu
 EDETANIA BUS - Salvador Nabas Beltran
 EMT DE FUENLABRADA - Francisco Arroyo
 EMT DE MADRID - Alfonso Sánchez Vicente
 EMT DE MALAGA - Miguel Ruiz
 EMT DE PALMA DE MALLORCA - Mateu Marcús Fiol
 EMT DE TARRAGONA - Juan Manrubia
 EMT DE VALENCIA - Marta Serrano

EMTUSA- Juan José Piniella Aranda
 EMTUSA HUELVA - Manuel Bendala
 EMUTSA (EMT de Mieres) - Andrés Gutiérrez Porrón
 FIGUERES DE SERVEIS - Lluís Martínez Abad
 GRUPO HIFE - José María Chavarría
 GRUPO INTERBUS - José de la Gándara
 GRUPO MONBUS- Javier Cuesta Martín-Gil
 GRUPO RUIZ - Alberto Egido Martínez
 GUAGUAS MUNICIPALES - Miguel Ángel Rodríguez Ramírez
 IDIADA - Ignacio Lafuente Buil
 INSIA - José María López Martínez
 INTA - José Luis Rivera Pardo
 LA HISPANO DEL CID - Mercedes Cuevas
 MAITOURS (Grupo Alsa) - Isaac Álvarez
 MOVENTIS - Juan Giménez Mariné
 REUS TRANSPORT - Josep M^o Adserà
 REVISTA VIAJEROS - Antonio Julia Fernández
 SAGALÉS - Ramón Sagalés Orteu
 SALCAI-UTINSA - Víctor Manuel Quintana Hernández

T.E.I.S.A. - Transportes Elèctrics Interurbans - Àlex Gilabert Vázquez
 T.U.S. (Transportes Urbans de Sabadell) - Francisco López
 TITSA (Transportes Interurbanos de Tenerife) - Raquel Martínez
 TMB (Transportes Metropolitanos de Barcelona) - Jacobo Kalitovics
 TRANSPORTE INSULAR LA PALMA - Luis Rodríguez
 TRANSPORTES URBANOS DE SANTANDER - Jose Ramón Fernandez-Regatillo Fdez.
 TRANVÍA DE CÁDIZ - Leopoldo Pérez Hernández
 TUSGSAL - Carlos Fabregas Agustí
 TUSSAM (Transportes Urbanos de Sevilla) - Rubén García Lancharro
 TUVISA (Transportes Urbanos de Vitoria) - Marijo Ajuriaguerra Uribe
 VECTALIA - Antonio Arias Paredes

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



NEOPLAN CITYLINER PLATINUM,
AUTOCAR DEL AÑO 2022 EN ESPAÑA



LLÉVAME A CUALQUIER LUGAR.

Tan versátil como quieras. Así es
el nuevo MAN Lion's Intercity LE.



El nuevo MAN Lion's Intercity LE es el modelo básico flexible dentro del segmento Low Entry que impresiona por su diseño modular. Este vehículo realmente versátil está disponible en tres longitudes y puede configurarse según tus necesidades y las de tus pasajeros, tanto para el transporte urbano como interurbano. Todo ello garantizando una rentabilidad óptima. Descúbrelo en: man.eu/bus

